

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS
DE
L'AFRIQUE TROPICALE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera présenté et soutenu le Vendredi 31 Mai 1907, à 10 heures

PAR

MAXIME PILÉ

Président : M. LESEUR, professeur.
Suffragants { MM. CHAVEGRIN, professeur.
PERREAU, professeur adjoint.

PARIS

ÉMILE LAROSE, LIBRAIRE-ÉDITEUR

11, Rue Victor-Cousin, 11

1907



Digitized by the Internet Archive
in 2026

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS
DE
L'AFRIQUE TROPICALE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera présenté et soutenu le Vendredi 31 Mai 1907, à 10 heures

PAR

MAXIME PILÉ



Président : M. LESEUR, professeur.
Suffragants { MM. CHAVEGRIN, professeur.
PERREAU, professeur-adjoint.

PARIS
ÉMILE LAROSE, LIBRAIRE-ÉDITEUR
11, Rue Victor-Cousin, 11

1907

A MON PRÉSIDENT DE THÈSE

M. LESEUR

PROFESSEUR A LA FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

BIBLIOGRAPHIE

- BOUVARD. Du concours financier extraordinaire de l'Etat dans l'exécution des travaux publics aux colonies. Paris, Larose, 1899.
- P. DECHARME. Les chemins de fer dans les colonies allemandes. Paris, Masson, 1903.
- GIRAULT. Principes de colonisation et de législation coloniale. Paris, Larose, 1895.
- E. LEMAIRE. Les chemins de fer aux colonies françaises. Poitiers, de Blais et Roy, 1900.
- Capitaine de RENTY. Les chemins de fer coloniaux en Afrique. Paris, 3 vol., de Rudeval, 1903-1905.
- L. VIGNON. L'exploitation de notre empire colonial. Paris, Hachette, 1900.
- WAUTERS. L'Etat indépendant du Congo. Bruxelles, 1899.
- M. ZIMMERMANN. L'avenir de l'Afrique tropicale et les chemins de fer. Paris, de Soye, 1898.
- Les chemins de fer aux colonies et dans les pays neufs (*Publication de la Bibliothèque coloniale internationale*) Paris, Buxelles, 1899.
- Rapport de M. BOURRAT, député, sur le budget des colonies de l'exercice 1906 (*Journal officiel*. Annexe n° 2675-2676).
- Rapport de M. GÉRAIS, député, sur le budget des colonies de l'exercice 1907 (*Journal officiel*. Annexe n° 344).

PÉRIODIQUES

- Les Annales de Géographie.*
Le Bulletin du Comité de l'Afrique française.
La Dépêche coloniale.
Le Journal des Transports.
La Quinzaine Coloniale.
La Revue de Géographie.

INTRODUCTION

On pouvait dire, il y a un siècle, qu'aucun Européen n'avait encore pénétré dans l'intérieur de l'Afrique tropicale. L'immense continent noir restait inaccessible et mystérieux. Seuls d'aventuriers trafiquants, la plupart Portugais, avaient établi sur les côtes des comptoirs où ils échangeaient les précieux produits indigènes contre des objets de fabrication européenne. C'était le procédé rudimentaire du troc ; les échanges étaient peu développés. Pour pénétrer dans l'hinterland, il a fallu l'audace des explorateurs, qui, durant tout le xix^e siècle, et surtout à partir de 1860, ont sillonné le continent africain et ont fini par lui arracher ses secrets.

A la suite de ces explorateurs, l'Angleterre, la France, l'Allemagne, le Portugal, la Belgique, poussés par la grande fièvre d'expansion coloniale qui caractérise la fin du xix^e siècle, ont rivalisé d'activité dans la conquête de ces immenses territoires. Les grandes nations européennes ont en effet cherché de nouveaux débouchés pour les produits de l'industrie métropolitaine. Par suite de la tendance des différents marchés du continent

européen à se fermer à l'importation des produits des autres pays pour protéger l'industrie nationale, il fallait trouver de nouveaux débouchés pour l'exportation sans cesse grandissante. L'Afrique inexplorée était une conquête toute désignée ; il y avait en outre l'appât de richesses naturelles presque inépuisables.

Les débuts ont été difficiles : le climat malsain et l'hostilité des indigènes ont causé de cruels mécomptes. De nombreuses vies humaines ont été sacrifiées, d'énormes capitaux engloutis dans ces entreprises. Mais il fallait se hâter d'atteindre les bonnes positions avant les rivaux, car dans ces contrées lointaines, l'occupation vaut titre. La conquête africaine a été une véritable épopée, rappelant celle des grands conquistadors du xvi^e siècle.

Aujourd'hui le partage de l'Afrique entre quelques nations européennes est un fait accompli.

L'Angleterre a su se tailler la part du lion. En effet si l'on examine une carte de l'Afrique, on est aussitôt frappé de l'étendue des possessions britanniques. L'Angleterre occupe d'ailleurs en Afrique les contrées les plus riches, les plus peuplées, celles qui présentent les plus grandes chances d'un développement rémunérateur. Elle est la maîtresse incontestée de ce continent, où elle s'est constitué un immense empire qui s'étend de l'extrême-sud à la Méditerranée.

La France vient au second rang par l'étendue de ses possessions. C'est principalement dans l'Ouest africain

que devait la porter le courant naturel de son expansion coloniale. La mise en valeur de l'important domaine qu'elle y a acquis s'effectue avec une activité remarquable.

Les Portugais sont les vétérans de la colonisation africaine. Ce sont eux qui les premiers ont abordé le continent noir au xvi^e siècle. Les territoires qu'ils occupent sont assez riches et assez fertiles pour exciter les convoitises de l'Angleterre.

Ce n'est pas à la Belgique à proprement parler qu'appartient l'immense bassin du Congo. Celui-ci forme un Etat indépendant, sous la souveraineté personnelle du roi des Belges. C'est à l'initiative et à la persévérante énergie de ce dernier qu'est due la création de cet Etat, reconnu par la Conférence de Berlin en 1885. Le souverain a légué l'Etat indépendant à la Belgique, qui y exerce une influence prépondérante.

L'Italie s'est établie sur la côte de la mer Rouge dans une contrée aride et peu fertile, mais proche de la riche Abyssinie, dont elle a déjà tenté sans succès de s'emparer.

L'Allemagne est la dernière venue dans la colonisation africaine. Elle y a été entraînée à son insu par la volonté tenace de Bismarck. Malgré des débuts pénibles, certaines de ses colonies sont pleines d'avenir.

Une fois le gros œuvre de la conquête terminé, il fallait songer à organiser et à exploiter. A part quelques plateaux du centre, élevés et salubres, on ne pouvait

fonder dans l'Afrique tropicale des colonies de peuplement pour l'émigration métropolitaine, mais seulement des colonies d'exploitation, pour lesquelles ce sont surtout les capitaux qui sont nécessaires. Il fallait donc créer des ports et des voies de communication, améliorer les procédés agricoles, stimuler les échanges. C'était là un programme considérable, mais dont la réalisation était indispensable pour utiliser ces colonies. Les nations européennes s'en étaient emparées pour développer les échanges avec la métropole et exploiter les richesses naturelles qu'elles renfermaient. Il leur appartenait donc pour en tirer profit, d'employer les capitaux dont elles pouvaient disposer à la transformation économique de ces contrées.

La question des moyens de communication était celle qui s'imposait tout d'abord. Dans tous pays, le chemin de fer est la condition indispensable du progrès économique. Mais son utilité était plus grande en Afrique que partout ailleurs. En effet, une des particularités de ce continent, c'est de posséder des fleuves sans issue. Malgré leur développement colossal, les quatre grands fleuves africains, le Nil, le Niger, le Congo, le Zambèze, ne sont pas navigables sur toute leur longueur. Coulant des plateaux élevés du centre vers le littoral, ils ont presque tous leur cours obstrué par de nombreuses chutes qui forment comme les étages d'un gradin et présentent un obstacle insurmontable à la navigation. La pénétration vers l'intérieur est ainsi rendue très difficile.

C'est justement sur les plateaux élevés du centre que se trouvent les terres les plus fertiles et les plus saines. Il fallait donc pour pénétrer dans l'hinterland contourner à tout prix ces chutes au moyen de voies ferrées. Quant aux fleuves secondaires, la plupart ont un aspect torrentiel qui les rend impropres à la navigation.

La construction de chemins de fer mettait en outre fin au régime odieux du portage. Dans la plus grande partie de l'Afrique tropicale les mulets et autres bêtes de somme ne peuvent subsister sous la piqure de la mouche tsé-tsé. Les transports se font donc nécessairement à dos d'homme. Ce procédé inhumain assimile l'indigène à la bête de somme. A l'approche d'une caravane dans une contrée, les indigènes, naturellement indolents, fuient leurs villages, dans la crainte d'être réquisitionnés comme porteurs. C'est le dépeuplement et la ruine de la contrée traversée. Aussi, comme le disait récemment M. Roume, gouverneur général de l'Afrique occidentale française: « Une route d'étapes par terre fait le vide autour d'elle ; une ligne de chemin de fer ramène la population, et avec elle, une joyeuse et féconde activité ».

Le chemin de fer était aussi indispensable à la transformation économique du continent africain. On peut au besoin se servir de moyens de transport coûteux pour amener jusqu'à la côte des produits tropicaux précieux sous un faible volume, comme l'or ou l'ivoire. Mais il n'en est pas de même pour les produits agricoles. Ceux-

ci ne trouveront pas d'écoulement, si les prix de transport atteignent 2 fr. 50 par tonne et par kilomètre, comme par le procédé du portage. Une fois le chemin de fer établi, les richesses naturelles peuvent facilement être exportées, et les importations d'Europe parvenir dans les régions les plus éloignées. L'activité du trafic et des échanges amène inévitablement la prospérité.

L'établissement de voies ferrées dans ces possessions présentait une importance politique et stratégique indiscutable, et devait entraîner la pacification du pays. Les peuplades turbulentes et hostiles sont vite réduites à l'obéissance, par suite de la facilité et de la rapidité des transports de troupes sur les lieux de l'insurrection.

C'est ce qu'ont bien compris les Anglais au Soudan et les Allemands dans le Sud-Ouest africain. Les premiers dans leur expédition contre le Madhi de 1896 à 1899, ont fait construire un chemin de fer par leur armée, à mesure qu'elle s'avancait dans l'intérieur du pays. Les Allemands ont employé tout dernièrement cette méthode dans leur lutte contre les Herreros. D'ailleurs dans ces occasions, la construction d'un chemin de fer semble même économique ; on peut dire qu'elle est moins coûteuse que le ravitaillement de l'expédition par caravanes.

Mais si la nécessité de l'établissement de chemins de fer s'imposait dans l'Afrique tropicale, il n'en était pas moins certain que les difficultés d'exécution étaient grandes.

Sur presque tout le pourtour du continent africain, les voies ferrées partant du littoral pour pénétrer dans l'hinterland, se heurtaient à d'épais bourrelets montagneux formant le rebord des plateaux intérieurs. Pour traverser et contourner ces obstacles d'importants travaux d'art étaient nécessaires, qui, en élevant considérablement le coût des premiers kilomètres, discréditaient vite l'entreprise. Ainsi pour la ligne de l'Etat indépendant du Congo, la construction a été arrêtée au début par d'énormes difficultés matérielles. Le coût des 9 premiers kilomètres s'est élevé par suite à la somme fantastique de 11 millions.

A ces difficultés, il fallait ajouter le manque d'eau dans certains déserts, et la rareté du combustible et des matériaux de construction. L'immense forêt tropicale constituait généralement un autre obstacle : la percée à travers le rideau impénétrable des lianes vivaces et des arbres géants, étant longue et difficile.

La question de la main-d'œuvre était en outre délicate à résoudre. Les indigènes sont généralement indolents, inaptes à exécuter une tâche exigeant un effort continu. Il fallait donc se préoccuper de recruter des travailleurs dans les contrées où la main-d'œuvre est abondante. Pour le chemin de fer de l'Ouganda, l'Angleterre a dû faire venir de l'Inde des milliers de terrassiers. C'était un important supplément de dépenses à prévoir.

Enfin plusieurs de ces lignes étaient destinées à rester improductives au début pendant plusieurs années.

On ne transforme pas un pays en quelques années seulement : il faut du temps pour le pacifier complètement, inculquer aux habitants de nouvelles habitudes économiques et créer des courants d'échanges commerciaux.

Le problème des moyens de transport en Afrique était donc délicat à résoudre. D'une part les chemins de fer étaient indispensables pour la mise en valeur de colonies qui, sans eux, ne seraient qu'un luxe coûteux. D'autre part leur établissement s'annonçait comme onéreux et difficile. La prudence était donc nécessaire pour ne pas se lancer au hasard dans des entreprises périlleuses, vouées à la ruine financière ou au discrédit.

On pouvait dire (1) qu'il y avait intérêt à établir des lignes, tout d'abord :

1° Là où les intérêts politiques ou stratégiques étaient d'un tel poids que les dépenses d'établissement n'entraient pas en ligne de compte.

2° Là où il était nécessaire de contourner des obstacles, empêchant la navigation des fleuves.

3° Là où les richesses minérales ou agricoles étaient suffisantes pour rendre les lignes productives.

4° Là où en dehors du trafic local on pouvait s'attendre à un transit important.

5° Là où l'on pouvait espérer développer les ressources latentes d'une contrée, et leur créer un débouché rémunérateur.

1. Hans Meyer. *Die Eisenbahnen im tropischen Afrika*. Leipzig, 1902.

Les diverses nations colonisatrices européennes ont compris le rôle essentiel des chemins de fer dans le développement et la mise en valeur de leurs possessions africaines. De nombreuses lignes sillonnent déjà le continent noir. En 1895, il n'y avait pas encore 700 kilomètres de voies ferrées établis dans toute l'Afrique tropicale. Huit ans après, en 1903, il y en avait déjà plus de 5.000.

La France a contribué à cette œuvre pour une large part. Si l'Angleterre peut s'enorgueillir de l'activité qu'elle a déployée dans l'Est africain, la France de son côté peut revendiquer le second rang, et se montrer fière à juste titre des résultats qu'elle a obtenus dans l'Ouest africain. « Eu égard au développement respectif des deux nations, écrit même le capitaine Salesses, c'est la France qui a proportionnellement fait le plus pour la mise en valeur de ses colonies ».

Au début, les tâtonnements et les lenteurs étaient inévitables. L'exécution des premières lignes a été lente et onéreuse. Nous semblions surtout hésitants sur la méthode à suivre et sur le mode d'intervention de l'Etat. Mais depuis quelques années, une grande activité a été déployée. L'administration des colonies s'est rendu compte que les chemins de fer étaient indispensables à la mise en valeur de notre domaine africain. Cette question est passée au premier rang de ses préoccupations. L'adoption d'un système financier nouveau lui a permis la réalisation d'un vaste programme de travaux publics.

Nous étudierons tout d'abord les voies ferrées que la France a établies ou projetée d'établir dans ses colonies de l'Afrique tropicale. Mais il pourra sembler utile d'étudier également certaines voies ferrées construites par d'autres nations colonisatrices européennes dans leurs possessions africaines, et de comparer l'expérience étrangère à la nôtre. En effet comme nous aurons à nous demander quelle est la meilleure méthode à employer pour la construction des chemins de fer dans les colonies tropicales, et de quelle façon doit intervenir l'Etat dans leur établissement, il sera bon de retenir deux lignes étrangères importantes, l'une exécutée par l'initiative privée, l'autre, directement par l'Etat colonisateur : le chemin de fer de l'Etat indépendant du Congo, et celui de l'Ouganda britannique. En outre nous étudierons les voies ferrées construites par les Anglais et les Allemands dans leurs possessions de la côte de Guinée, car ces colonies sont voisines des nôtres, et se trouvent dans des conditions géographiques et économiques à peu près identiques.

PREMIÈRE PARTIE

L'EXPERIENCE FRANÇAISE

La France occupe les côtes du Sénégal depuis 1630. Jusqu'à ces trente dernières années son domaine de l'Afrique tropicale ne comprenait guère que cet établissement, ainsi que différents ports et comptoirs du golfe de Guinée et du Gabon. Actuellement la domination française dans l'Ouest africain s'étend sur plus de 1.500.000 kilom²., des côtes du Sénégal au lac Tchad et de la Méditerranée au golfe de Guinée. Ce domaine comprend les colonies du Sénégal, du Haut-Sénégal et du Niger, de la Guinée, de la côte d'Ivoire et du Dahomey. Récemment ces possessions ont été heureusement groupées en un vaste gouvernement général de l'Afrique occidentale française, bien que chacune de ces colonies conserve sa personnalité et une administration distincte. Le domaine de la France en Afrique s'étend en outre au Congo sur de vastes territoires d'une étendue de plus de 1.200.000 k². Enfin il comprend à l'extrémité orien-

talé du continent, l'établissement de la côte des Somalis, important surtout par sa situation au débouché de la mer Rouge, et à proximité de la riche Abyssinie. C'est là le résultat d'une politique d'expansion coloniale intense. Cette pénétration dans l'hinterland s'est accomplie avec une progression méthodique et continue. Ce sont des explorateurs, des officiers, des administrateurs coloniaux qui ont été les artisans de cette grande œuvre.

Actuellement les lignes qui sillonnent ces possessions sont les suivantes : Au Sénégal, la ligne de Dakar à Saint-Louis ; au Soudan, celle de Kayes au Niger. Les colonies de la Guinée, de la Côte d'Ivoire et du Dahomey possèdent chacune un tronçon de ligne dont le prolongement est en voie d'exécution. L'Etablissement de la Côte des Somalis est le point de départ d'une ligne française inachevée, qui doit atteindre la capitale de l'Abyssinie. Seule, la colonie du Congo est encore dépourvue de voies ferrées, malgré les différents projets qui ont été mis en avant. Enfin, le chemin de fer transsaharien, de la Méditerranée au Soudan, est toujours à l'état de projet.

CHAPITRE PREMIER

LE TRANSSAHARIEN

C'était un projet grandiose et audacieux que celui qui consistait à joindre par une voie ferrée la Méditerranée au Soudan à travers l'immensité du Sahara. Il y avait 2.500 kilomètres de rails à établir sous un climat brûlant, avec de grandes difficultés de ravitaillement. Néanmoins au mois de juillet 1877, M. de Freycinet, ministre des travaux publics, instituait une commission pour l'étude du tracé de ce chemin de fer. Un crédit de 600.000 francs était ouvert dans ce but en 1879, et un second de 400.000 fr. en 1880.

Le célèbre explorateur allemand Barth, parti de Tripoli en 1853, avait traversé le Sahara et exploré les environs du lac Tchad. Il avait montré que le Sahara n'était pas uniquement un désert de sable, qu'il renfermait de riches oasis, et qu'il y avait un trafic important par caravanes. De plus, il avait fait connaître la grande fertilité du Soudan central.

L'ingénieur Duponchel présentait en 1789 un projet

pour l'étude complète duquel le lieutenant-colonel Flatters, à deux reprises, était envoyé, à la tête d'une mission. Mais il fut massacré en 1881 près d'Ouargla. Le projet de Transsaharien fut abandonné.

Les dépenses à engager devaient être très élevées, et il y avait beaucoup d'aléas dans la construction de ce chemin de fer et les prévisions de trafic. En outre notre domination sur le Sahara ne semblait pas assez solidement établie. D'ailleurs on hésitait entre divers tracés, et cette question divise encore actuellement les partisans du Transsaharien.

Quatre tracés sont en effet possibles :

- 1° Oran vers le Niger par Figuig et le Touat;
- 2° Alger vers le Niger par El-Goléah;
- 3° Philippeville au lac Tchad par Biskra et Ouargla;
- 4° Tunis au lac Tchad par Rhadamès et Bilma (ce dernier, bien excentrique et trop proche des frontières de nos possessions).

D'une part on peut hésiter sur le choix du port méditerranéen pris comme point de départ : Oran, Alger ou Philippeville. D'autre part on peut se demander si la ligne transsaharienne doit se diriger vers le Niger ou vers le Tchad. La direction du Niger ne paraît pas s'imposer nécessairement maintenant que ce fleuve possède son débouché naturel vers l'Atlantique par la nouvelle ligne de Kayes. En effet le trafic de la région du Niger doit être attiré vers le Sénégal. Il est inutile de construire pour atteindre la Méditerranée, un chemin de fer

de 2.500 kilomètres. Le second tracé vers le Tchad ne semble plus praticable depuis les conventions de 1890 et de 1898 avec l'Angleterre, par lesquelles nous avons laissé à celle-ci les riches régions du Sokoto et du Bornou. Désormais la ligne de démarcation des possessions anglaises et françaises sépare deux mondes distincts : au nord, est un pays de steppes, partie ingrate et belliqueuse, tandis que les Anglais occupent au sud les régions fertiles et peuplées. Le terminus du chemin de fer serait dans une contrée presque désertique. Aussi certains publicistes ont-ils regretté que le Transsaharien n'ait pas été établi vers 1885. Construit à cette date, il nous eût évité de voir passer le Soudan central entre les mains des Anglais. « Faute d'un chemin de fer, écrit récemment M. P. de Coubertin, nous avons perdu un des plus beaux morceaux de l'Afrique ». Il est certain qu'en Afrique le fait accompli est le seul argument, possédant une réelle valeur. Mais l'entreprise était gigantesque, et peut-être hors de proportion avec les résultats à obtenir.

Récemment M. Paul Leroy-Beaulieu s'est fait le champion de cette œuvre. Il a cité l'exemple des Russes avec les 6.000 kilomètres de leur Transsibérien, et des Américains avec les 5.000 kilomètres de leur ligne de l'Atlantique au Pacifique. Il évalue le coût de la future ligne à 250 millions.

En 1898 le comité d'initiative des chemins de fer sahariens a sollicité la concession d'une voie ferrée,

d'Aïn-Sefra, alors point terminus de la ligne d'Oran, jusqu'aux oasis du Touat, avec prolongement éventuel jusqu'à Tombouctou, à condition d'obtenir l'affermage des lignes algériennes d'Oran, d'Arzew et de Mostaganem. Ce projet n'a pas abouti.

Il est certain que la prudence est nécessaire avant d'entreprendre une œuvre si considérable et si aléatoire. On a fait ressortir l'importance stratégique de cette ligne. En cas de conflit avec l'Angleterre ou l'Allemagne, nous pourrions transporter rapidement des troupes d'Algérie vers le Soudan central ou le Cameroun allemand. Mais la lutte n'a pas lieu aux colonies elles-mêmes, et cette invasion ne serait pas pour nous un grand appoint. Quant à l'utilité de cette ligne pour le ravitaillement de nos postes de la région du Tchad, il faut remarquer que le débouché de ces contrées est plutôt vers le sud par les affluents du Congo, ou par le Niger et la Bénoué. « Nos possessions d'Afrique n'ont au point de « vue économique aucun intérêt à être reliées par un « grand chemin de fer transsaharien. L'Algérie, le « Soudan, les territoires du Tchad et du Congo sont « trois compartiments distincts : ils ne gagneront rien « commercialement à sa construction » (1).

D'ailleurs le Sahara est peu peuplé. Les nomades qui l'habitent sont très clairsemés et ont peu de besoins. Le trafic de cette ligne serait insuffisant. Elle n'aurait

1. A. Bernard et Lacroix. *La pénétration saharienne*.

que l'utilité d'assurer notre domination sur le Sahara : son intérêt serait purement politique.

Mais le Transsaharien ne sera pas toujours une utopie. On peut dire qu'il se construit lentement, par tronçons. Ce qui est une réalité, ce sont les chemins de fer de pénétration qui avancent progressivement dans le Sahara. La ligne de Philippeville va sur Ouargla, celle d'Alger sur Laghouat : enfin celle d'Oran a dépassé l'oasis de Figuig et présente, à partir de la Méditerranée une longueur de 710 kilomètres. En outre, depuis l'achèvement de la ligne de Kayes au Niger, il faut treize jours pour aller de Dakar à Tombouctou, tandis qu'il fallait auparavant plus de trois mois. Les chemins de fer pénètrent donc ainsi lentement dans le Sahara, dont ils rendent l'accès plus facile.

CHAPITRE II

LIGNE DE DAKAR A SAINT-LOUIS

C'est en 1869 que Faidherbe, alors gouverneur du Sénégal, conçut le projet d'étendre cette colonie vers le Niger, en établissant jusqu'à ce dernier fleuve une route et une série de postes. Nous aurions ainsi possédé une voie de pénétration régulière vers le Soudan. Mage, de 1863 à 1866, avait exploré le pays et conclu des traités pour préparer l'établissement de notre domination. La réalisation de ce projet s'imposait, si nous voulions ouvrir à notre influence les régions fertiles de la boucle du Niger et attirer le trafic de ces contrées vers les côtes du Sénégal.

Néanmoins ce projet ne fut repris qu'en 1879, date à laquelle fut instituée une commission extraparlamentaire d'études. Le projet de loi qui était déposé en 1880 prévoyait la construction d'un chemin de fer du port de Dakar au Niger : un crédit de 120 millions était demandé pour cette entreprise.

Cette somme de 120 millions se décomposait ainsi :

D'abord, 16.234.000 francs pour une ligne de 260 kilom. de Dakar à Saint-Louis. En effet, le port de Saint-Louis, à l'embouchure du fleuve Sénégal était difficilement abordable. Dakar, plus au sud, qui possédait une rade vaste et abritée, était naturellement désigné comme le port du Sénégal et le point de départ de la grande ligne du Niger. Ensuite, 41.644.000 francs pour un second tronçon jusqu'à Médine sur le fleuve Sénégal et 45.890.000 fr. pour un dernier tronçon de Médine au Niger. Le surplus, outre une somme de 12.851.000 fr. pour imprévus, était absorbé par les travaux d'amélioration du fleuve Sénégal, et l'établissement de postes fortifiés entre Médine et le Niger. Les Chambres trouvèrent ce projet trop vaste et trop coûteux : au mois d'août 1880 elles ne votèrent qu'un crédit de 1.300.000 fr. pour l'établissement de routes et de postes fortifiés.

Cependant au mois de novembre, l'amiral Cloué, ministre de la marine, déposait un projet de loi spécial, qui fut adopté, pour la construction de la ligne de Dakar à Saint-Louis. C'était reprendre seulement la première partie du vaste programme précédent. D'après ce projet la construction de cette ligne ne devait pas être exécutée par l'Etat lui-même, mais par une Compagnie privée. Les conventions ont néanmoins été conclues de telle sorte que l'Etat a supporté presque toute la charge financière de l'entreprise.

La concession de cette ligne était accordée à la Société

de construction des Batignolles, jusqu'en 1884, avec faculté de rachat pour l'Etat. Les frais de premier établissement étaient évalués à 68.000 fr. par kilomètre, et l'Etat s'engageait à garantir un revenu kilométrique annuel de 3.400 fr., représentant les intérêts à 5 % des sommes nécessaires à la construction, dont le coût était ainsi évalué. Mais en 1882 la convention primitive fut modifiée. Il se constituait une Société, au capital de 5.000.000 fr., sous le nom de Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis. Les frais de construction étant évalués au total à 18 millions (260 kilomètres à 68.000 fr.) l'Etat avançait lui-même comme complément de capital, une somme de 12.680.000 fr. Il accordait une garantie de 1.154 fr. par kilomètre, représentant l'intérêt du capital-actions, au taux de 6 %. Les avances de l'Etat étaient remboursables, au taux de 4 %.

La ligne était terminée et ouverte à l'exploitation en 1885. Le prix de revient kilométrique avait atteint la somme de 98.000 fr. Cette élévation des dépenses était imputable surtout à des fautes et à des négligences de construction, qui nécessitèrent des travaux supplémentaires. C'est ainsi qu'on avait employé au début, des traverses en bois. Il fallut les remplacer par des traverses d'acier, par suite de la sécheresse du climat et des ravages des termites. De plus les dépenses de main-d'œuvre avaient été onéreuses. On avait été obligé de faire venir des ouvriers des contrées méridionales de l'Europe ; et

ceux-ci supportaient difficilement le climat pendant six mois de l'année : il fallut se décider à ne les conserver comme travailleurs que pendant six mois, et les rapatrier ensuite au mois de juin. Il y eut ainsi à rapatrier à trois reprises différentes 700 à 800 hommes.

Au début les frais d'exploitation étaient très élevés, et par suite la garantie d'intérêt de l'Etat se montait chaque année à une somme importante. C'est pourquoi une enquête parlementaire fut ouverte en 1886 pour l'examen des conditions d'exploitation et la révision de la convention en vigueur. La Compagnie, en effet, n'avait pas d'intérêt à réduire ses frais d'exploitation, étant assurée de la garantie de l'Etat pour un taux élevé. Cette enquête parlementaire aboutissait en 1890 à un arbitrage qui modifia définitivement les conventions entre l'Etat et la Compagnie, en réalisant une heureuse innovation. Dans le but de stimuler la Compagnie à réduire les frais d'entretien et d'exploitation, la nouvelle convention lui accordait une part des économies annuelles réalisées sur les dépenses. Ces frais étaient évalués selon une formule forfaitaire. Si la Compagnie réalisait des économies annuelles sur ce forfait, 20 % lui étaient attribués, avec faculté de les distribuer aux actionnaires. Le reste devait être porté à un fonds de réserve spécial, jusqu'à concurrence de 1.500.000 fr., le surplus devant servir à rembourser l'Etat.

A partir de 1898 les résultats du trafic ont été satisfaisants. En effet à cette date les recettes ont, pour la

première fois dépassé les dépenses, et depuis, elles se sont constamment maintenues à un taux élevé.

Recettes brutes kilométriques.

Année 1898	6.725 fr.
1899	7.774 fr.
1900	8.072 fr.
1901	12.047 fr.
1902	9.539 fr.
1903	10.238 fr.
1904	8.742 fr.
1905	8.440 fr.

D'un autre côté les dépenses d'exploitation ont été sérieusement réduites. Les dépenses kilométriques qui étaient de 12.100 fr. en 1886, ont été ramenées à 7.198 francs en 1903 et à 6.154 fr. en 1905.

La Compagnie n'a donc plus besoin maintenant de la garantie de l'Etat. Elle a même déjà commencé en 1903 à rembourser sa dette. Cependant celle-ci est encore lourde : au début de 1904, elle s'élevait à la somme de 46.093.110 fr.

L'établissement de cette ligne a opéré la transformation économique de la contrée desservie. Auparavant toute cette partie du Sénégal était presque déserte et inculte, la création du chemin de fer, en permettant l'écoulement facile du produit sénégalien par excellence, l'arachide, a amené le développement intense de cette

culture qui a enrichi le pays. Le mouvement des marchandises du port de Dakar qui était de 1.220 tonnes, en 1886, au début de l'exploitation du chemin de fer, est passé à 22.084 tonnes en 1902. C'est la rénovation complète de cette contrée, maintenant peuplée et prospère.

Il faut néanmoins reconnaître que l'établissement de cette ligne a été onéreux pour l'Etat, qui est intervenu d'une façon trop large. On peut dire que le taux de 6 % pour l'intérêt garanti était trop élevé, et que l'avance des $\frac{2}{3}$ du capital était anormale. L'Etat aurait dû simplement accorder une garantie d'intérêt, au taux de 5 %, tout au plus.

CHAPITRE III

LIGNE DE KAYES AU NIGER

Le projet de 1879 prévoyait, comme nous l'avons vu, outre la ligne de Dakar à Saint-Louis, une autre ligne qui devait atteindre le Niger. Les Chambres avaient adopté le projet de la ligne de Dakar à Saint-Louis, mais, au lieu de voter les crédits considérables demandés pour la ligne du Niger, elles n'avaient accordé en 1880 qu'une somme de 1.300.000 fr., destinée à des frais de missions, et à l'établissement d'une route et de postes fortifiés. Cependant il importait essentiellement d'atteindre le Niger par une voie ferrée. La mission du capitaine Galliéni venait d'étendre la domination française sur le Haut-Niger jusqu'à Tombouctou, et avait opéré la pacification du pays. L'établissement d'un chemin de fer était le seul moyen de consolider notre situation dans cette contrée. Il permettait en outre d'attirer vers la côte du Sénégal le trafic du Soudan et des régions de la boucle du Niger. Cette ligne présentait donc un intérêt à la fois politique et économique.

Dans le projet de 1879, cette ligne devait avoir son point de départ au port de Saint-Louis lui-même. Mais de cette façon, elle longeait sur la première partie de son parcours, le fleuve Sénégal, et ce dernier était navigable pendant quelques mois de l'année jusqu'aux environs de Médine. Il semblait préférable d'utiliser cette voie fluviale, et de ne construire tout d'abord qu'une ligne partant de Médine. C'était là le plus urgent, et c'est la solution qui fut définitivement adoptée.

La loi du 26 février 1881 qui accordait un crédit de 8.552.751 fr. pour la construction d'une amorce de ce chemin de fer, prévoyait en effet que le point de départ en serait à Médine. Cependant à la suite de l'étude du tracé, ce point de départ fut reporté à Kayes, à quelques kilomètres en aval de Médine. Ce premier tronçon devait avoir une longueur de 130 k. et atteindre Bafoulabé, dans la direction du Niger. L'État se chargeait lui-même de la construction de cette voie ferrée.

Après un an de travaux on n'avait exécuté qu'un kilomètre de plate-forme et quelques terrassements. En effet les premiers travaux furent entravés par une épidémie de fièvre jaune. En outre le matériel de construction, expédié de France, arriva à Saint-Louis, à une époque où le fleuve Sénégal n'était plus navigable : on fut donc obligé de le conserver pendant plusieurs mois dans cette dernière ville, avant de pouvoir le transporter à Kayes.

En 1882, 1883 et 1884 le Parlement accordait de nouveaux crédits de 7.548.785 fr. 4.677.000 fr.

et 3.209.000 fr. La part propre du chemin de fer dans cette dépense s'élevait en 1884 à 15.788.536 francs, d'après l'évaluation de M. de Lanessan dans son rapport du 18 juillet 1884. Et cependant la voie n'était posée que jusqu'au kil. 54. Ces médiocres résultats étaient la conséquence de l'insuffisance des études préliminaires, du défaut de préparation de chaque campagne en temps utile, et de la mauvaise organisation des chantiers. Les Chambres françaises, effrayées de cette dépense, refusèrent alors de nouveaux crédits et se contentèrent d'accorder seulement les sommes nécessaires à l'entretien et à l'exploitation du tronçon exécuté. Ces crédits s'élevèrent à 204.429 fr. en 1885, 176.774 fr. en 1886, 173.774 fr. en 1887. C'était presque se désintéresser de l'achèvement de ce chemin de fer, et c'est ainsi qu'il fallut de longues années pour mener l'œuvre à bonne fin.

En 1888 le colonel Galliéni prenait la direction de ce chemin de fer et procédait à sa réorganisation complète. Les services sont militarisés. On exécute quelques travaux de réfection et la construction de la ligne se continue lentement, malgré la modicité des subsides alloués annuellement. On atteignait enfin Bafoulabé : ce premier tronçon était ouvert à l'exploitation commerciale le 1^{er} janvier 1893. Il avait fallu 11 ans pour construire 130 kilomètres.

Les études furent alors reprises pour pousser jusqu'au Niger. Le projet définitif prévoyait une dépense de 35.775.000 fr. pour l'achèvement de la ligne. Le point

terminus devait être à Bammako, sur le Niger, point le plus rapproché du fleuve Sénégal, et dont René Caillié en 1827 avait déjà signalé l'importance économique et stratégique. Les études complémentaires démontrèrent qu'il était nécessaire de prolonger la ligne de 20 kil. au Nord, jusqu'à Koulikoro, point où le Niger commence seulement à devenir vraiment navigable.

Les travaux se poursuivirent lentement de 1893 à 1898, au moyen d'un emprunt et de subventions fournies par l'Etat. Mais en 1898, ils reprirent avec activité : l'Etat s'intéressait de nouveau sérieusement à l'entreprise. Le 10 février 1898, une convention approuvée par la loi de finances du 13 avril, intervenait entre l'Etat et la colonie du Soudan. L'Etat s'engageait à verser une subvention annuelle de 500.000 fr. pendant 24 ans. La colonie de son côté verserait tous les ans pareille somme. Des emprunts purent être gagés sur ce double versement. C'est ainsi que la Caisse des Dépôts et Consignations prêta 3.200.000 fr. en 1899 et 4.500.000 francs en 1900.

Mais ces ressources financières étaient insuffisantes pour l'achèvement rapide de la ligne. Dans son rapport sur le budget des colonies de 1901, M. Le Myre de Villiers déclarait que le succès de cette entreprise lui paraissait singulièrement compromis. Il fallait se procurer une somme de 13.687.000 fr. pour l'achèvement de la ligne. Pour gager un emprunt de pareille somme il aurait fallu l'allocation d'une annuité de 834.000 fr. pen-

dant 24 ans. La colonie du Soudan s'engagea à verser la moitié de cette somme, soit 417.000 fr. à partir de 1902. L'Etat de son côté aurait dû accorder une subvention annuelle pour une somme égale. Mais il sembla préférable au Ministère des Finances, d'accord avec le Département des Colonies, d'avancer de suite les fonds nécessaires à l'achèvement de la ligne.

La loi du 4 mars 1902 autorisait l'avance des sommes nécessaires au remboursement des emprunts contractés à la Caisse des Dépôts et Consignations, et au prompt achèvement de la ligne. En retour les annuités accordées auparavant par l'Etat et la colonie, soit 500.000 fr. et 917.000 fr. seraient versées chaque année au trésor. C'est ce procédé ingénieux qui a permis de pousser rapidement la construction de cette ligne jusqu'à son point terminus. Le 19 mars 1904 on atteignait Bammako et le 23 novembre, Koulikoro. Il avait fallu 23 ans pour mener à bonne fin cette entreprise.

« En résumé, le coût total de cette voie ferrée de
« 555 kil. de longueur, dont l'origine est située à 906 kil.
« de la côte n'a pas dépassé dans son ensemble 50 mil-
« lions, en chiffres ronds, soit 90.000 fr. par kilomètre;
« malgré les difficultés de tout ordre que l'on a rencon-
« trées » (1).

La voie est à l'écartement d'un mètre, largeur adoptée

1. Rapport de M. Gervais, député, sur le Budget des Colonies de 1907.

pour tous les chemins de fer de nos colonies de l'Afrique tropicale. C'est la main-d'œuvre indigène qui a été employée pour la construction : elle n'a jamais fait défaut. La direction et l'exploitation de la ligne sont confiées au génie militaire. Néanmoins les indigènes ont des emplois subalternes. En fait de combustible, les tourteaux d'arachide ont avantageusement remplacé le charbon qui coûte à Kayes de 200 à 300 fr. la tonne.

Les débuts de l'exploitation ont donné d'excellents résultats. C'est la preuve que cette ligne ne présentait pas qu'un intérêt stratégique, mais qu'il y avait en outre à prévoir un trafic important. En 1904, avant même l'achèvement complet de la ligne, les recettes, qui avaient été prévues au budget du chemin de fer pour 950.000 fr., se sont élevées à 1.974.053,78, laissant un bénéfice de 1.198 fr. par kilomètre.

Années	Kilomètres exploités	Recettes brutes	Dépenses	Recettes nettes
		francs.	francs.	francs.
1903	339	1.410.003,07	799.861,23	310.141,84
1904	473	1.974.053,78	1.407.588,24	566.465,54
1905	555	2.640.970,97	1.346.257,90	1.294.713,07

Années	Recettes brutes kilométriques	Dépenses kilométriques	Recettes nettes kilométriques
	francs.	francs.	francs.
1903	3.274	2.359	915
1904	4.173	2.975	1.198
1905	4.775	2.425	2.350

IMPORTATIONS

Années	Totales	Sel	Tissus
	tonnes.	tonnes.	tonnes.
1903	3.968	1.400	700
1904	6.963	3.050	1.048 (1)

Cette ligne répondait donc à un besoin. Selon l'expression de M. Hans Meyer, elle est plutôt une sorte de canal qui draine vers le Sénégal tout le commerce des vastes régions du Soudan. Ce dernier pays, désolé naguère par les incursions des pillards, est maintenant pacifié et a retrouvé sa fertilité naturelle.

1. Documents publiés à l'Exposition coloniale de Marseille.

CHAPITRE IV

LIGNE DE THIÈS A KAYES (PROJET)

La ligne du Niger, d'après le projet de 1879, devait avoir son point de départ à Saint-Louis lui-même, et former par conséquent le prolongement de la ligne de Dakar. Nous aurions ainsi possédé une grande voie de communication rapide et ininterrompue de Dakar au Niger. Mais nous avons pourvu au plus urgent : c'est Kayes qui a été choisi comme point de départ de la ligne et nous avons utilisé la voie fluviale du Sénégal entre ce dernier point et Saint-Louis.

Cependant cette voie fluviale est imparfaite et tout à fait insuffisante. Le fleuve n'est en vérité complètement navigable que du 1^{er} juillet au 1^{er} août. De janvier à mars, il est presque entièrement à sec. De septembre à novembre, la petite batellerie seule peut remonter le fleuve, et ce moyen de transport est très onéreux. Les travaux d'amélioration effectués ont donné peu de résultats. La construction d'une ligne s'impose donc pour remédier à l'insuffisance de cette voie fluviale, et relier la ligne du Niger à celle de Dakar.

La question cotonnière rend encore plus nécessaire la création de cette ligne. Depuis quelques années nous nous efforçons de développer au Soudan la culture du coton : cette matière première est indispensable à notre industrie nationale, et nous sommes obligés de l'acheter aux Etats-Unis. Pourtant, le terrain est propice à cette culture au Soudan, et sous l'active impulsion de l'Association cotonnière Française, d'excellents résultats ont déjà été obtenus. Mais ces efforts seront inutiles si la ligne du Niger n'est pas reliée directement à celle de Dakar. La récolte se fait en décembre et janvier : le fleuve cesse justement d'être navigable dès octobre, et cette récolte reste ainsi emmagasinée plusieurs mois avant de pouvoir être expédiée au port d'embarquement.

Dès 1900 le gouverneur général de l'Afrique occidentale française s'est préoccupé de la création de cette ligne. Mais le tracé du projet de 1879 a été abandonné. Il a semblé en effet préférable, au lieu de longer le fleuve Sénégal, de faire servir cette ligne à la transformation économique de l'arrière-pays. Dès qu'elles seront pourvues de voies de communication, les régions du Baol et du Bondou deviendront vite prospères et peuplées, par suite du développement de la culture du coton et de l'arachide. Une mission sous les ordres du colonel Rougier a été envoyée en 1902, pour étudier le tracé à travers ce pays. Cette mission a montré que la ligne serait d'une exécution facile, traversant un pays plat. Sa longueur serait de 670 kil., et les dépenses s'éleve-

raient à 42 millions, soit 62.000 fr. le kilomètre. Elle partirait de Kayes, pour aboutir à Thiès, station de la ligne de Dakar à Saint-Louis.

Le gouverneur général a résolu d'amorcer cette ligne par la construction d'un tronçon à chaque extrémité ; l'un de 42 kil. de Kayes à Ambidédi, l'autre de 140 kil., de Thiès à N'Gahaye. Il a prévu dans le projet d'emprunt de 100 millions, autorisé par la Loi du 22 janvier 1907, une somme de 3.500.000 fr. pour le premier tronçon, et une autre de 10.000.000 pour le second.

D'ailleurs les travaux d'amélioration du fleuve Sénégal ne sont pas abandonnés, puisqu'une somme importante figure dans ce même projet d'emprunt, pour la continuation des travaux. Mais l'amélioration de la voie fluviale n'est qu'une solution provisoire et, « le problème des communications rapides et régulières entre la vallée du Niger et le littoral ne sera complètement résolu, que lorsqu'une voie ferrée ininterrompue assurera leur jonction » (1).

1. Discours de M. Roume, gouverneur général de l'Afrique occidentale française, prononcé à Tombouctou le 14 juillet 1906.

CHAPITRE V

LIGNE DE LA GUINÉE

Nos colonies de la côte de Guinée ne possèdent pas de rivières navigables : les communications avec l'arrière-pays sont difficiles, et par suite ces possessions ne peuvent tirer parti de leurs richesses naturelles : les voies ferrées sont indispensables à leur développement économique. Il n'y a que quelques années que nous avons entrepris la construction de chemins de fer dans ces trois colonies de la Guinée, de la Côte d'Ivoire et du Dahomey ; mais instruits par l'expérience, nous n'avons pas opéré avec tâtonnements et lenteur comme pour les deux lignes du Sénégal et du Soudan. Grâce à la nouvelle méthode des emprunts coloniaux ces lignes ont été construites économiquement et avec rapidité : bien qu'elles ne soient pas achevées jusqu'à leur point terminus projeté, elles ont grandement contribué à la prospérité croissante de nos trois jeunes possessions.

Dès 1887, le capitaine Brosselard-Faidherbe était chargé de la reconnaissance d'une voie ferrée de la côte de la Guinée au Niger. Le tracé adopté avait son

point de départ au port de Benty. Deux nouvelles missions étaient confiées au capitaine du génie Salesses, en 1895 et 1897. Il choisit comme point de départ, Konakry, qui était un port plus sûr, et plus éloigné de la frontière anglaise de Sierra-Léone. Il rapporta un tracé de 600 kil. de ce port de Konakry jusqu'au Niger, à Kouroussa, point en aval duquel ce fleuve devient accessible aux chalands. Ce tracé était central ; il desservait les régions fertiles et saines du Fouta-Djallon. La ligne avait le grand avantage d'être prolongée par le magnifique réseau navigable du Niger.

Pour les premiers travaux, la Guinée fut autorisée à emprunter à la Caisse Nationale des Retraites pour la vieillesse, une somme de huit, et une autre de quatre millions. Ces emprunts étaient amortissables en 40 annuités payables par le budget de la colonie. L'Etat n'intervenait donc pas directement. Les travaux d'infrastructure furent divisés en plusieurs lots, et adjugés à un concessionnaire au début de 1900. Mais en 1902 les contrats furent rompus, et ce fut désormais la colonie qui construisit elle-même. Sous l'énergique impulsion du capitaine Salesses, nommé directeur des travaux, et malgré les difficultés de construction pour passer d'un plateau à un autre, la ligne avançait rapidement. Le 1^{er} juin 1904 elle atteignait le kil. 150, où se fondait une ville, maintenant prospère, Kindia. Le coût kilométrique s'était élevé à 96.000 fr. au lieu de 90.000 fr. qui avait été prévu, soit au total 14.400.000 fr.

Le décret du 8 juillet 1904 a autorisé l'exécution de la deuxième section de Kindia au col de Koume. En octobre 1906, les travaux étaient avancés jusqu'au kil. 220, et ils sont continués avec activité dans la direction de Timbo, centre du Fouta-Djallon, qu'on espère atteindre au commencement de 1908. Il y a dans cette section d'assez sérieuses difficultés de construction, par suite de la traversée de terrains granitiques et du massif montagneux du Fouta-Djallon. Une partie de la main-d'œuvre a été importée du Sénégal. Le capitaine Saleses a mis en pratique pour le travail le système du forfait : les outils et les vivres sont fournis à un chef de tâche, qui répartit le travail comme il l'entend.

Depuis le commencement des travaux sur la 2^e section, les dépenses se sont élevées à la somme de 17 millions. Cette somme avait été inscrite dans le grand emprunt de 1903 de l'Afrique occidentale française. Cet emprunt prévoyait aussi la somme nécessaire au remboursement des prêts faits par la Caisse Nationale des Retraites.

La section de Konakry à Kindia est exploitée par le service du génie. Les recettes pour 1905 ont atteint un chiffre satisfaisant.

Il faut seulement remarquer que dans le montant des recettes brutes s'élevant à 804.870 fr. 51 figure une somme de 245.233 fr. 35 représentant les transports en service destinés aux travaux de la 2^e section.

Recettes brutes	Dépenses	Recettes nettes
804.870 fr. 51	665.887 fr. 82	138.982 fr. 69
Recettes brutes kilométriques	Dépenses kilométriques	Recettes nettes kilométriques
5.261 fr.	4.352 fr.	909 fr.

Lorsque cette ligne atteindra le Fouta-Djallon, son trafic sera plus important. Cette région est fertile : l'élevage du bétail surtout pourra y être largement développé. Mais la ligne de Guinée ne pourra rendre de grands services, et devenir une importante voie de communication, que lorsqu'elle sera achevée jusqu'au Niger. Une somme de 30 millions a été prévue dans ce but, à l'emprunt de 100 millions de l'Afrique occidentale française, autorisé par la loi du 24 janvier 1907.

CHAPITRE VI

LIGNE DE LA CÔTE D'IVOIRE

La colonie de la Côte d'Ivoire est riche en produits naturels, tels que le caoutchouc, l'accajou et les amandes de palme. Mais faute de moyens de communication, ces richesses demeuraient stériles. Les bêtes de somme vivent mal, et la forêt tropicale qui couvre la plus grande partie du territoire forme un obstacle infranchissable aux transports vers la côte.

De 1887 à 1889 le capitaine Binger s'était efforcé de relier le Niger à la côte. Parti de Bammako, il atteignait Kong, puis Grand-Bassam, après avoir soumis à la domination française les territoires traversés. Mais l'invasion des bandes de Samory vint bientôt interrompre toutes les communications avec l'arrière-pays.

En 1893 néanmoins, le capitaine Marchand étudia le tracé d'une ligne vers l'intérieur. Par suite de la découverte de gisements miniers dans la partie orientale de la colonie, on songeait à diriger la ligne de ce côté, vers Bondoukou. Mais ce tracé était trop proche de la fron-

tière. Il convenait pour assurer le développement normal de la colonie, d'établir une ligne qui puisse desservir le centre du pays. Aussi le tracé étudié par le capitaine Houdaille en 1898 semblait préférable. C'est celui qui fut adopté définitivement par le comité des travaux publics des colonies. Ce tracé se dirigeait vers Kong, ville principale des anciens Etats de Samory.

La ligne ne pouvait avoir comme point de départ le port du Grand-Bassam, qui avait été évacué à cause de son insalubrité. On décida donc de créer un nouveau port dans la lagune, à un endroit plus salubre, à Abidjean. La création de ce port nécessitait la percée du cordon littoral, pour mettre la lagune en communication avec la mer.

Un crédit de 10 millions fut prévu pour les travaux du port et la construction de la première section du chemin de fer, dans l'emprunt de 65 millions contracté en 1903 par le gouvernement général de l'Afrique occidentale française. Les travaux devaient être exécutés directement par la colonie, sous la direction du capitaine Houdaille.

La construction de la 1^{re} section comprise entre Abidjean et Ery-Macouguié, soit 79 kil., fut autorisée par décret du 6 novembre 1903. Elle est aujourd'hui terminée, malgré les difficultés de construction à travers la forêt tropicale, et la rareté de la main-d'œuvre. En effet il a fallu recruter des ouvriers dans la Guinée et au

Dahomey, les indigènes étant indolents et inaptes aux travaux du chemin de fer.

Un décret du 23 décembre 1905 a autorisé l'exécution des travaux de prolongement de la ligne, sur 22 kilomètres jusqu'au N'Zi. Les dépenses prévues s'élèvent à la somme de 2.200.000 fr. La main-d'œuvre est plus abondante pour cette 2^e section.

Il y a encore environ 200 kil. à construire pour sortir de la forêt tropicale. Une somme de 22 millions a été inscrite dans ce but à l'emprunt de 100 millions de l'Afrique occidentale française, autorisé par la loi du 24 janvier 1907.

Ce chemin de fer, qui ne peut atteindre le Niger, ne sera jamais une voie de grande communication. Mais ce sera une importante ligne d'intérêt local, assurée d'un trafic rémunérateur par le transport des richesses naturelles du pays. En quelques années le mouvement commercial s'est considérablement accru. Le chiffre des exportations qui était de 4.701.131 fr. en 1896, s'est élevé à 10.890.221 fr. en 1904.

CHAPITRE VII

LIGNE DU DAHOMEY

Bien que l'établissement de notre domination sur le Dahomey soit de date toute récente, cette colonie est maintenant prospère et son mouvement commercial atteint un chiffre important. En 1905, les importations se sont élevées à la somme de 10.732.543 fr., et les exportations à celle de 7.634.149 fr. Un chemin de fer était cependant nécessaire pour amener facilement à la côte les produits du haut pays.

Porto-Novo était le principal port de la colonie, mais il pouvait difficilement être choisi comme point de départ de la ligne ; il était trop proche de la possession anglaise de Lagos. Cotonou était plus central et convenait mieux ; d'ailleurs ce port possédait un wharf depuis 1892.

Le commandant Guyon étudia en 1899 le tracé d'une ligne de Cotonou au Niger. Ce tracé était adopté. La

concession de la ligne fut accordée à la maison Borelli de Marseille, mais à des conditions tout à fait nouvelles.

La colonie pouvant facilement se procurer la main-d'œuvre sur place, devait se charger elle-même des travaux d'infrastructure ; le concessionnaire restait seulement chargé des travaux de superstructure, de la fourniture du matériel et de l'exploitation. D'autre part l'État n'intervenait en aucune façon : la colonie faisait face elle-même aux dépenses, sans emprunt, par les excédents de son budget.

Le décret du 26 août 1900 accordait la concession de la superstructure et de l'exploitation à M. Borelli, qui pouvait se substituer une compagnie française des chemins de fer du Dahomey. La colonie accordait d'importantes concessions de terres, avec permis d'exploitation minière ; elle assurait une subvention kilométrique de 2.000 fr. pendant 8 ans. La concession comprenait la section de Cotonou à Tchaourou, par Pahou, Atcheribé et Savé, plus un embranchement de Pahou à Ouidah. Le concessionnaire aurait un droit de préférence pour la concession de la section de Tchaourou au Niger. Le rachat de la ligne pouvait être effectué à partir de 1920.

En 1902 se constituait la Compagnie des chemins de fer du Dahomey, au capital de 8 millions. Mais des difficultés se produisirent au sujet des concessions de terres. Devant les inquiétudes des indigènes et les récla-

mations des commerçants, on décida de modifier la convention primitive. D'ailleurs la Compagnie n'aurait pas aisément tiré parti de ces terres.

Une nouvelle convention fut signée le 24 août 1904, et approuvée par décret du 29 du même mois. La Compagnie renonçait aux concessions de terres, et aux permis de recherches et d'exploitation minière. La colonie rachetait les travaux de superstructure déjà faits sur 102 kil. A l'avenir la Compagnie continuerait à exécuter les travaux de superstructure, mais simplement comme entrepreneur. En effet ces travaux lui seraient rachetés par la colonie. La Compagnie resterait toujours chargée de la fourniture du matériel et de l'exploitation. Les tarifs seraient fixés par le gouverneur général et les recettes appartiendraient à la colonie, qui remettrait tous les mois à la Compagnie une somme calculée d'après une formule. Cette formule comprendrait d'abord 1.800 francs par kilomètre exploité, pour couvrir les dépenses de gares et d'entretien de la voie, plus 0,75 par kilomètre parcouru par chaque train pour couvrir les dépenses de traction et d'usure du matériel roulant, puis 0 fr. 15 par tonne kilométrique, et 0 fr. 04 par voyageur transporté pour chaque kilomètre. En outre la Compagnie aurait une part dégressive de la recette totale ; le $1/5^e$ lorsque cette recette ne dépasserait pas 2.000 fr. par kilomètre exploité, le $1/20^e$ lorsque cette recette serait supérieure à 5.000 fr. Pour procéder au rachat des travaux de superstructure terminés par la Compagnie, la colonie fut

autorisée par le décret du 21 avril 1905, à émettre des bons quinquennaux pour une somme de douze millions. Ces bons furent émis par l'intermédiaire du Crédit Algérien.

En mai 1906, les travaux étaient poussés jusqu'au kil. 260. La ligne est maintenant livrée à l'exploitation sur une longueur de 194 kil. entre Cotonou et Paouignan. Mais une somme élevée serait nécessaire pour son achèvement jusqu'au Niger, et les ressources normales de la colonie sont insuffisantes pour continuer la ligne, sans emprunt.

Il aurait fallu prévoir dans l'emprunt de 100 millions de l'Afrique occidentale française, autorisé par la loi du 24 janvier 1907, une somme importante pour le prolongement de la ligne du Dahomey. Cependant aucun crédit spécial ne figure dans ce projet d'emprunt, pour la continuation de cette ligne. Sont seulement inscrites dans ce projet d'emprunt : 1° une somme de 12 millions destinée au remboursement des bons quinquennaux émis en 1905 ; 2° une somme de 1 million pour le remboursement des travaux de superstructure effectués par la Compagnie, sur 25 kil. jusqu'à Savé.

Le gouverneur général de l'Afrique occidentale française s'est expliqué sur ce point : « Au Dahomey, « la question de la pénétration dans l'hinterland, si importante qu'elle soit, s'impose avec moins d'urgence « qu'à la côte d'Ivoire et à la Guinée : c'est qu'en effet, « si le tracé de la ligne projetée aboutit au Niger, il ne

« l'atteint que près du point où ce grand fleuve quitte
« notre territoire, et les régions qu'elle est appelée à
« desservir sont loin de présenter la même valeur écono-
« mique que celles de la boucle du Niger » (1).

1. Discours prononcé le 8 mai 1906 à la session extraordinaire du Conseil de Gouvernement de l'Afrique occidentale française.

CHAPITRE VIII

LE CONGO FRANÇAIS

Nous avons pu constater qu'une grande activité avait été déployée dans nos colonies du golfe de Guinée ; mais il n'en a pas été de même pour notre possession du Congo. Celle-ci est encore dépourvue de voies ferrées. Elle est pourtant fertile et renferme toutes les richesses des régions tropicales ; mais faute de moyens de communication, son développement économique est très lent. Les rivières y sont obstruées par les rapides ; les animaux de bât y font défaut, et le fléau du portage y sévit plus que partout ailleurs.

En 1886 cependant M. de Brazza avait étudié le tracé d'un chemin de fer du port de Loango à Brazzaville sur le fleuve Congo. Cette ligne aurait servi de débouché à l'immense région parcourue par ce fleuve et ses affluents : elle aurait présenté une importance considérable. Ce projet avait même été sérieusement étudié en 1893 par une société constituée dans ce but, au capital de 600.000 fr. Mais la construction de la ligne de l'Etat

Indépendant, aboutissant en face de Brazzaville, rendait inutile l'établissement de la ligne de Loango; elle aurait fait double emploi avec celle-ci.

Il est regrettable pour notre colonie que les Belges nous aient ainsi devancés. Nous nous sommes même décidés à emprunter la ligne de l'Etat Indépendant pour les transports à destination de notre colonie. Par la convention de 1896 avec la Compagnie du chemin de fer de Matadi à Léopoldville, une réduction de 40 % nous a été accordée pour l'usage de cette voie ; mais comme les tarifs en sont très élevés, nous payons ainsi chaque année à la Compagnie plus de 3 millions pour nos transports.

Les nouveaux projets de chemins de fer au Congo français devaient tenir compte de l'établissement de la ligne de Matadi à Léopoldville, en cherchant à desservir d'autres régions. Ils se sont portés plus au nord, en prenant le port de Libreville comme point de départ. D'ailleurs le port de Loango est d'un accès peu sûr ; Libreville au contraire, bien qu'isolé géographiquement de l'intérieur de la colonie, est le port le plus sûr de toute la côte occidentale.

En 1896, M. Fourneau étudia le tracé d'un chemin de fer de 1.700 kilomètres de Libreville à Ouesso, sur la Sangha, affluent du Congo. En 1898, M. Bourdarie proposa un autre tracé de 900 kil. de Libreville vers l'Alima : ce dernier tracé plus court et plus économique que celui de M. Fourneau. Ces projets n'ont pas abouti.

Récemment enfin, à la suite de la mission de M. de

Brazza en 1905, qui concluait à la nécessité pressante de doter le Congo de voies de communication, le capitaine Gambier a été chargé d'étudier un autre tracé, de Libreville vers le fleuve Congo. Les conclusions de cette dernière mission sont favorables à la construction d'un chemin de fer, qui, partant de Libreville, irait atteindre N'Djolé et le cours moyen de l'Ogoué, pour aboutir au poste de Makoua, sur la Likouala-Mossaka, affluent du Congo. Ce point terminus a été choisi de telle sorte que le trafic du Haut-Congo, de la Sangha et du bassin de l'Ogoué serait assuré à la ligne. Ce ne serait pas seulement une ligne de transit entre les territoires du Congo et l'Océan, comme la ligne de l'Etat Indépendant ; elle serait assurée en outre d'un important trafic local.

Ce chemin de fer aurait une longueur de 850 kil. et serait construit directement par la colonie. Le prix de revient kilométrique est évalué à 125.000 fr. Pour suppléer à l'insuffisance de la main-d'œuvre locale, il faudra, comme pour la ligne voisine de l'Etat Indépendant, recruter des travailleurs étrangers.

Ce projet sera-t-il exécuté ? La nécessité de l'établissement d'un chemin de fer dans notre possession du Congo est incontestable. « C'est, selon l'expression du « commissaire général Gentil, une question de vie ou « de mort, pour la colonie ». Les difficultés sont principalement d'ordre financier. M. Gentil propose d'autoriser la colonie à contracter un grand emprunt de 75 mil-

lions, garanti par l'Etat, selon le procédé qui a été employé avec succès pour l'Afrique occidentale française. Mais le budget de la colonie semble bien fragile pour supporter le service des intérêts d'un emprunt de cette importance. Chaque année figure à ce budget une subvention de la métropole, qui s'élève encore à la somme de 665.000 fr. pour 1907.

Néanmoins il faut reconnaître que la situation budgétaire s'améliore sensiblement. C'est l'heureuse conséquence du décret du 29 décembre 1903, qui a séparé la colonie en trois grandes divisions : le Gabon, le Moyen-Congo, et l'Oubangui-Chari-Tchad. Désormais chacune de ces colonies a son budget particulier, distinct du budget général. Cette organisation nouvelle délivre le Gabon de l'écrasante charge de l'arrière-pays et des dépenses considérables nécessitées par le ravitaillement de nos postes du Tchad.

M. Gervais, député, dans son rapport sur le budget des colonies pour 1907, propose de gager un premier emprunt sur la subvention annuelle de la métropole à la colonie. « Si certaine, écrit-il, que soit l'augmentation annuelle des revenus fiscaux du Congo, il paraît « meilleur, vu la timidité traditionnelle des capitaux « français, de gager l'emprunt projeté sur une ressource « fixe, dès maintenant déterminée. C'est l'office que « peut précisément remplir la subvention métropolitaine. Comme une somme de 15 à 20 millions sera

« provisoirement suffisante à commencer les travaux,
« le produit de cette allocation pourrait être immédia-
« tement affecté au service de l'emprunt »).

CHAPITRE IX

LE CHEMIN DE FER D'ABYSSINIE

La France est établie à la sortie de la mer Rouge, sur la côte des Somalis. Ce pays est aride et peu peuplé : toute sa valeur découle de sa situation privilégiée au débouché de la riche Abyssinie. Celle-ci est avec le Maroc la dernière nation de l'Afrique, qui ne soit pas encore sous la domination complète d'une puissance européenne. Par suite de son importance stratégique et économique considérable, elle excite les plus ardentes convoitises. L'Italie, établie sur la côte de la mer Rouge, à Massahouah, a déjà tenté sans succès de s'en emparer. Les visées anglaises d'autre part menacent son indépendance, l'Angleterre, maîtresse de l'Egypte, étant intéressée à posséder les sources des affluents du Nil, qui se trouvent sur le territoire abyssin.

Le commerce avec l'Abyssinie est rendu très difficile, à cause de la lenteur des communications. Il faut près de six mois pour aller de la côte à Addis-Ababa, centre du plateau éthiopien, et le coût du transport revient ainsi à 1.000 fr. par tonne. Un chemin de fer reliant

l'Abyssinie à la côte, était assuré d'un bel avenir, par suite de la richesse et de la fertilité de ce pays, qu'on a pu appeler « une sorte d'immense oasis » (1). Le trafic de ce pays s'effectuait presque entièrement au moyen de caravanes par le port de Zeila, sur la côte anglaise du Somaliland. Il s'agissait d'attirer tout ce trafic vers notre port de Djibouti, par la construction d'un chemin de fer, partant de ce port pour aboutir au plateau éthiopien. Djibouti deviendrait ainsi l'entrepôt de tout le commerce de l'Abyssinie. Ce projet, éminemment favorable aux intérêts français, n'est réalisé à l'heure actuelle que partiellement. Les compétitions de l'Angleterre, de l'Italie et même de l'Allemagne, auprès du Négus Ménélick en ont retardé la réalisation complète, et ont entraîné de longues et délicates négociations.

Le 9 mars 1894, le négus Ménélick concédait pour 99 ans à deux ingénieurs, MM. Ilg et Chefneux, la construction et l'exploitation d'une voie ferrée de 750 kil., du port français de Djibouti à Addis-Ababa, sa capitale. Les concessionnaires obtenaient un monopole pour toutes les voies ferrées qui pourraient être établies dans l'empire et le droit de percevoir une taxe de 10 %, *ad valorem* sur toutes les marchandises importées ou exportées par ce chemin de fer. Le 7 août 1896 était fondée à Paris la Compagnie impériale des chemins de fer éthio-

1. Capitaine de Renty. *Les chemins de fer coloniaux en Afrique*.

piens, dont la plus grande partie des actionnaires étaient français. La construction de la ligne, à l'écartement d'un mètre, fut concédée à une entreprise, à raison de 100.000 fr. le kilomètre. Cette construction fut commencée l'année suivante.

Il fallut traverser au début un désert, où le manque d'eau et de vivres se faisait cruellement sentir : l'eau devait souvent être amenée de plus de 15 kilomètres à dos de mulets ou de chameaux. On put employer dans une certaine mesure la main-d'œuvre indigène, mais on dut aussi faire venir des travailleurs, principalement des Grecs et des Italiens.

En mars 1901, la ligne atteignait le kil. 163 ; mais les capitaux de la Compagnie se trouvaient alors épuisés. Celle-ci sollicita l'intervention du gouvernement français, qui refusa son concours. Un groupe de financiers anglais avança une somme de 3 millions. Mais le gouvernement français s'émut à juste titre de cette combinaison. En effet elle permettait aux Anglais d'intervenir dans la question du chemin de fer et rendait même possible l'établissement d'un embranchement jusqu'à leur port de Zeïla, où serait attiré le trafic de l'Abysinie, au détriment de Djibouti. Pour éviter ce danger la colonie et l'Etat se décidèrent à intervenir.

Par la convention du 6 février 1902, le Protectorat de la Côte française des Somalis s'engageait à verser à la Compagnie du chemin de fer pendant 50 ans, une subvention annuelle de 500.000 fr., et le 20 mars sui-

vant, la Chambre accordait la garantie de l'Etat pour cette subvention, en échange de droits de contrôle assez étendus. Cette subvention et cette garantie fortifiant le crédit de la Compagnie, et lui permettaient la conclusion d'un emprunt d'environ 12 millions, la résiliation du contrat passé avec le groupe anglais, et la continuation des travaux. Diré-Daouah, à 300 kilomètres de Djibouti, était atteint à la fin de 1902, et ce tronçon livré à l'exploitation.

C'est à cette époque que commencèrent les difficultés qui, pendant quatre ans, devaient empêcher le prolongement de la ligne dans la direction d'Addis-Ababa, et entraîner de si délicates négociations. Sous l'influence du colonel Harrington, représentant du gouvernement britannique auprès du Négus Ménélick, celui-ci refusa, au mépris de l'acte de concession, l'autorisation de continuer les travaux, et refusa en même temps à la Compagnie l'autorisation de percevoir la taxe de 10 % sur les marchandises transportées. Il prétendait que la subvention accordée par le gouvernement français, et le droit de contrôle rigoureux que celui-ci s'était attribué sur le chemin de fer, retirait à cette ligne son caractère d'entreprise privée, tel qu'il résultait de l'acte de concession.

Les négociations du représentant de la France auprès du Négus n'aboutirent pas. Il fallait pourtant prolonger cette ligne jusqu'à Addis-Ababa, son point terminus projeté, pour lui assurer un trafic vraiment rémunéra-

teur. Le gouvernement français comprit que les difficultés venaient plutôt de Londres, et se décida à entrer directement en pourparlers avec le gouvernement anglais et même avec l'Italie, à cause des intérêts spéciaux de cette dernière puissance en Abyssinie.

Il s'agissait de maintenir à la ligne son caractère exclusivement français, et de combattre les projets d'internationalisation préconisés par la presse anglaise, et par « l'International Ethiopian Railway Trust », syndicat formé dans le but déguisé d'angliciser ce chemin de fer.

Notre bon droit découlait de l'acte de concession du 9 mars 1894. Nous avions seulement eu tort de ne pas soumettre à l'approbation du Négus la convention de 1902, afin de lui faire accepter les droits de contrôle que nous nous étions attribués. Les craintes de celui-ci étaient chimériques, car nous n'avions pas, comme l'Angleterre ou l'Italie, de visées sur l'Abyssinie. Notre seul but était d'attirer à Djibouti le trafic de ce pays. D'ailleurs les susceptibilités du Négus semblaient bien étranges, puisqu'il n'avait pas craint d'autoriser la traversée de son territoire par la future ligne anglaise du Cap au Caire.

Les partisans de l'internationalisation avaient mis en avant un autre projet consistant à faire construire le dernier tronçon de la ligne avec l'aide pécuniaire de la « Bank of Abyssinia ». Mais celle-ci n'étant qu'une filiale de la Banque nationale d'Egypte, cette solution ne présentait guère de garanties pour les intérêts français.

Les négociations furent longues : elles aboutirent enfin à un accord, dont les termes étaient arrêtés le 6 juillet 1906 à Londres, entre le ministre des affaires étrangères d'Angleterre, et les ambassadeurs de France et d'Italie. Cet accord fut soumis au Négus, qui fit attendre plusieurs mois son approbation : il y avait encore des intrigues à vaincre à Addis-Ababa. La réponse qu'il fit connaître, au début de décembre, n'était qu'une sorte d'accusé de réception. Le 13 décembre, l'accord était définitivement signé à Londres par sir Edward Grey, MM. Cambon et de san Giuliano.

Toutes les difficultés internationales soulevées par la question du chemin de fer étaient prévues et résolues. Les puissances signataires garantissaient d'abord l'intégrité et l'indépendance de l'Abyssinie. La convention maintenait à la ligne de Djibouti à Diré-Daouah son caractère d'entreprise française, et prévoyait son prolongement jusqu'à Addis-Ababa par les soins de la Compagnie impériale. Mais celle-ci devait avoir un administrateur anglais, un Italien et un Ethiopien. L'égalité des droits commerciaux était stipulée pour les nations intéressées. La Compagnie impériale, qui, d'après l'acte de concession de 1894, avait le monopole de toutes les voies ferrées à construire en Abyssinie, laissait néanmoins aux Anglais le soin d'établir les lignes qui devaient relier Addis-Ababa au Nil. « Un chemin de fer « français jusqu'au Nil blanc était impossible, après

« les dix dernières années de l'évolution africaine » (1).

En réalité nous étions parvenus à maintenir à ce chemin de fer son caractère primitif d'entreprise française et nous avons obtenu l'autorisation de continuer la ligne. L'avenir de notre port de Djibouti était ainsi sauvegardé. L'importance de ce port sera considérable, lorsque la ligne sera terminée : son mouvement commercial ne fait que s'accroître : en 1904 il avait reçu 195 navires jaugeant 332.000 t. ; en 1905 il en a reçu 268, jaugeant 560.615 t.

Mais si le problème international et politique semble résolu par la convention du 13 décembre 1906, la question financière est toujours pendante et soulève les plus grandes difficultés. En effet la Compagnie impériale est actuellement dans une situation financière peu brillante ; elle ne possède pas les capitaux nécessaires pour le prolongement de la ligne jusqu'à Addis-Ababa, dont le coût est évalué à 30 millions. L'assemblée générale des actionnaires du 29 octobre 1906 a autorisé le Conseil à négocier et à conclure avec tels groupes financiers qu'il avisera, les accords jugés convenables. Mais le service des obligations est onéreux. Pour le paiement des coupons venant à échéance en décembre et janvier, la Compagnie s'est encore mise entre les mains de l'« International Ethiopian Railway Trust ». Celui-ci lui a avancé les sommes nécessaires, et en retour elle a aban-

1. *Bulletin du Comité de l'Afrique française*, septembre 1906.

donné au Trust son établissement de Diré-Daouah et les 60 premiers kilomètres de la ligne entre ce point et Djibouti. C'est d'ailleurs oublier qu'un engagement de cette sorte n'est valable qu'avec l'autorisation du gouvernement français ; et cette autorisation n'a même pas été sollicitée. Mais c'est montrer les difficultés de la situation financière de la Compagnie, réduite à de tels expédients.

A la suite de l'accord du 13 décembre, la Compagnie a tenté de percevoir la taxe de 10 %, qui lui avait été accordée par l'acte de concession. Mais les transports par caravanes échappant à cette taxe, la plupart des marchandises prenaient de préférence cette voie pour aboutir au port de Zeila. Devant les protestations énergiques de la Chambre de commerce de Djibouti, la taxe dut être suspendue le 14 février 1907.

Une réorganisation financière complète de la Compagnie est donc nécessaire ; mais elle devra sans aucun doute être précédée d'une nouvelle intervention de l'Etat français. Seule une garantie d'intérêt pourrait donner confiance aux capitaux et permettre la continuation de la ligne.

DEUXIÈME PARTIE

L'EXPERIENCE ETRANGERE

CHAPITRE PREMIER

LIGNE DE SIERRA-LEONE

Les colonies anglaises de la côte de Guinée sont le Sierra-Leone, la Côte de l'Or et la Nigéria. L'Allemagne de son côté occupe la petite enclave du Togoland. Chacune de ces colonies possède un chemin de fer reliant l'hinterland à la côte. Pour leur construction l'Angleterre et l'Allemagne ont suivi une méthode analogue à celle que nous avons employée pour nos possessions similaires : construction directe par la colonie au moyen de grands emprunts. Cependant, en général, les colonies anglaises et allemandes ont emprunté directement à l'Etat, au lieu de faire appel, comme les nôtres, au crédit public.

Le chemin de fer de la colonie de Sierra-Leone part du port important et peuplé de Freetown, et se continue

presque parallèlement à la côte jusqu'à la frontière de la République de Libéria. Un premier projet consistait à diriger la ligne de Freetown vers la région du Haut-Niger. Mais nous avons devancé les Anglais sur ce point, en construisant dans notre colonie voisine de la Guinée la ligne de Konakry, qui doit atteindre le Niger. Ces deux lignes se seraient fait une concurrence inutile ; c'est alors qu'on a adopté le tracé qui se dirige vers la frontière de Libéria.

Cette ligne a une longueur de 355 kil. : elle a été commencée en 1895 et a été terminée en 1904. La colonie a effectué pour la construction de ce chemin de fer un emprunt de 959.000 £ à la caisse de la Couronne ; le prix de revient kilométrique s'est élevé à 67.700 fr. La main-d'œuvre a été recrutée dans la colonie elle-même, et le personnel employé à l'exploitation est en grande partie indigène.

Années	Recettes	Dépenses
1902 :	20.441 £	21.227 £
1903	36.629	31.889
1904	35.642	40.097
1905	57.788	52.095

C'est la colonie qui exploite directement. L'écarte-

ment de 0^m76, qui a été adopté, semble suffisant car la plus grande partie de la ligne traverse un pays où les cultures sont peu développées : ce n'est guère qu'à partir du 136^e mille que le pays est vraiment riche et fertile.

Ce n'est guère qu'une ligne d'intérêt local, mais elle couvre à peu près ses frais d'exploitation.

CHAPITRE II

LIGNE DE LA COTE DE L'OR

Cette colonie est riche, fertile, et renferme d'importants gisements miniers : elle n'est pas cependant très développée au point de vue économique. C'est que les indigènes y sont indolents et inaptes à tout travail. Aussi pour la construction du chemin de fer qui devait relier l'hinterland à la côte, la question de la main-d'œuvre a été difficile à résoudre : il a fallu recruter des travailleurs dans les colonies voisines : en juin 1902 le total des ouvriers étrangers occupés dans les chantiers s'élevait à 16.000. La construction du chemin de fer a été en outre entravée par l'abondance des pluies et la traversée de marécages. Le prix de revient kilométrique s'est par suite élevé à la somme de 140.000 fr. environ.

La ligne a 289 kil. de longueur et part du port de Sekondi pour aboutir à Koumassi. La construction en avait été commencée en 1898 par une entreprise particulière, mais elle a été continuée à partir de 1902 directement par la colonie, qui a effectué un emprunt dans ce

but. De même, c'est la colonie qui exploite cette ligne. La largeur de la voie est celle des lignes coloniales anglaises en général, 3 pieds, 6 pouces (1^m067). Le transport des produits miniers assure à cette ligne un trafic important.

On projette d'établir un chemin de fer du port d'Acra sur la côte orientale, à Kpong sur la frontière du Togo allemand. Si cette ligne était construite, la partie occidentale de la colonie allemande deviendrait tributaire de la côte de l'Or.

CHAPITRE III

LIGNE DE LA NIGÉRIA

L'ancienne colonie anglaise du Lagos, actuellement dénommée Nigéria méridionale, possède les villes les plus peuplées de l'Afrique tropicale : Ibadan et Abeokuta dont la population atteint le chiffre de 200.000 habitants. Un chemin de fer relie actuellement ces deux villes au port de Lagos, ou plutôt à un point de la côte nommé Iddo, situé en face de ce port qui est établi dans une île.

Il a été entrepris aux frais de la colonie, qui a contracté dans ce but en 1899 un emprunt de 792.500 £. Son prix de revient kilométrique est de 112.000 fr. Mais le service de l'emprunt grève lourdement le budget de la colonie, dont il absorbe près du 1/4 des recettes totales.

Cette ligne a 201 kil. de longueur. Par suite de la densité de la population, le nombre des voyageurs transportés atteint un chiffre considérable. D'ailleurs les tarifs sont très modiques : le prix du billet de Lagos à

Ibadan n'est que de 5 shillings (6 fr. 25). Les recettes ont subi une progression constante.

Années	Recettes brutes	Recettes kilométriques
1902	43.312 £	5.400 fr.
1903	51.259	6.370
1904	57.708	7.170
1905	72.649	9.030

Le total des marchandises transportées qui était de 21.488 tonnes en 1902 a atteint le chiffre de 34.113 t. en 1905.

D'un autre côté les dépenses d'exploitation ont été réduites. Leur coefficient qui était de 88,5 % des recettes brutes en 1904, s'est abaissé à 78,2 % en 1905.

La ligne est continuée actuellement au nord d'Ibadan, jusqu'à Oshogbo à 304 kilomètres de la côte, et dans la direction du Niger. Les frais de construction de cette section sont évalués à 517.682 £. Un nouvel emprunt a été effectué dans ce but en 1905. Le Colonial Office projette de prolonger cette ligne jusqu'au Niger, qu'elle atteindrait vers Zebba. Plus tard elle pourrait encore être prolongée au delà du fleuve dans la direction de Kano et du Soudan central.

CHAPITRE IV

LIGNES DU TOGO

La petite enclave allemande du Togoland entre la Côte de l'Or et le Dahomey est riche et peuplée : elle produit en abondance les amandes de palme, le caoutchouc et le coton. C'est la plus prospère des colonies allemandes, la seule qui ne reçoive pas de subvention de la Métropole.

La population y est très dense, et la main-d'œuvre abondante. Elle dépend au point de vue économique du Dahomey et surtout de la Côte de l'Or qui possède sur son territoire l'embouchure de la rivière Volta.

Le Togo possède d'abord une petite ligne côtière de 45 kil., de Lome, la capitale, jusqu'à Klein-Popo. Cette ligne a été commencée en 1902 ; les frais de construction évalués à 725.000 marks, ont été supportés par l'Etat.

L'autre ligne, plus importante, a été construite pour desservir l'hinterland et surtout pour ramener le trafic de l'intérieur au port de Lome. Ce trafic était en effet plutôt porté vers les villes commerçantes du pays

Achanti, sur le territoire anglais de la côte de l'Or. Elle était surtout rendue nécessaire depuis le développement de la culture du coton dans l'arrière-pays. Il fallait environ 1.000 porteurs et un mois de voyage pour transporter de l'intérieur à la côte le produit de 150 hectares de coton. La tonne revenait ainsi à Lome, grevée de 400 marks pour les frais de transport.

Cette ligne part du port de Lome qui possède un wharf depuis 1892. La construction en a été commencée en 1903, sans subvention de la Métropole ; celle-ci a seulement avancé à la colonie une somme de 7.800.000 marks, remboursable par le budget de cette colonie en trente annuités, portant intérêt au taux de 3 1/2 %.

La première section qui a une longueur de 120 kil. aboutit à Palime et a été déterminée au début de 1907. Par la convention du 1^{er} avril 1906 l'exploitation de ce chemin de fer est confiée à la société Lenz, qui exploite en même temps le wharf de Lome. Les travaux de prolongement sont exécutés dans la direction d'Atakpame.

Cette ligne, qui n'est d'ailleurs qu'à l'écartement de 0^m75 ne peut prétendre devenir une grande voie de communication. C'est une simple ligne d'intérêt local.

CHAPITRE V

L'ETAT INDÉPENDANT DU CONGO

Lorsque fut constitué et reconnu en 1885 l'Etat Indépendant du Congo, sous la souveraineté personnelle du roi des Belges, Léopold II, il s'agissait de tirer parti de cet immense territoire de 2.241.250 kil². Tout y était à créer. Ce territoire possédait des ressources naturelles incalculables, en bois, en ivoire, en caoutchouc. Or le vaste bassin qui comprend la grande artère centrale du fleuve Congo et ses nombreux affluents forme une merveilleuse voie fluviale, navigable sur une longueur de plus de 15.000 kil., et toute désignée pour drainer vers la côte les riches produits des forêts tropicales. Il suffit d'examiner la carte de cette région pour être frappé de la convergence du Congo et de ses affluents, vers un seul point, Léopoldville. Mais, justement, à partir de ce point, à 400 kil. de son embouchure, le fleuve se trouve barré par une série de chutes, qui interrompent ainsi les communications entre tout ce réseau fluvial et la mer.

Il s'agissait de construire un chemin de fer pour relier l'estuaire avec le point du fleuve, en amont duquel celui-ci devient navigable. C'était une question essentielle et vitale pour l'Etat Indépendant. Si la longueur de la ligne (400 kil.) était peu considérable, il y avait néanmoins à vaincre de grandes difficultés matérielles, surtout par suite de la traversée de chaînons montagneux, cette œuvre n'a pu être menée à bonne fin que par l'énergie et la ténacité du roi des Belges lui-même, et du promoteur de l'entreprise, le colonel Thyss.

L'idée de construire un chemin de fer pour relier le Congo intérieur à l'Océan, remonte au créateur du Congo lui-même, à Stanley. Mais c'est Savorgnan de Brazza qui en a démontré la réalisation pratique dès 1882. Il avait même étudié en 1886 le tracé d'une ligne sur le territoire du Congo français, de Brazzaville au port de Loango.

Son projet était repris en 1888, mais cette fois, sur le territoire de l'Etat Indépendant. A cette époque la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie étudia un tracé du port de Matadi à Léopoldville, point où le Congo devient navigable. L'année suivante se constituait à Bruxelles la Compagnie du chemin de fer du Congo, au capital de 25 millions : une somme de 10 millions était souscrite par l'Etat belge. L'Etat du Congo concédait à la Compagnie des terres, en bordure de la ligne à construire, sur une largeur de 200 m. de chaque côté de la voie. De plus, la Compagnie pouvait choi-

sir 1.500 hectares de terres, pour chaque kilomètre construit. L'Etat s'engageait, jusqu'à l'expiration de la concession de 99 ans, à accorder annuellement à la Compagnie, 20 % du produit des droits de sortie qu'il percevrait, sans que cette subvention puisse dépasser 5 % du capital engagé.

Dès le début des travaux, on se trouva aux prises avec les plus grandes difficultés pour escalader les chaînons montagneux. Au mois de juin 1902, on avait déjà dépensé 11 millions et on n'en était qu'au kil. 9.

L'œuvre semblait compromise, il fallait trouver de nouveaux capitaux, et le cours des actions était tombé à 250 fr. Mais les promoteurs ne se découragèrent pas et avec une remarquable activité s'occupèrent de réunir les capitaux nécessaires pour achever le chemin de fer. L'Etat belge souscrivit 10 millions ; il garantit en outre un intérêt de 3 % à des obligations, qui furent émises pour la somme de 20 millions. C'est ainsi que les travaux purent continuer.

La question la plus difficile à résoudre était celle de la main-d'œuvre. Comme on ne pouvait compter sur la main-d'œuvre indigène, on eut recours à la main-d'œuvre étrangère. Primitivement on avait fait venir des Chinois et des Italiens, mais la mortalité de ceux-ci était considérable, sous ce climat tropical. On fit alors venir des travailleurs de Zanzibar, de Freetown, de Lagos et de Dakar. En 1897, le personnel noir atteignait le chiffre de 2.000. Ces indigènes étaient recrutés librement

et à des conditions acceptées d'avance. Pour les 200 derniers kilomètres de terrassements, on a employé le système de travail à prime, qui fait participer l'ouvrier aux économies réalisées par l'entreprise. Ce système, dû à l'initiative du colonel Thyss, a donné les meilleurs résultats.

La ligne était achevée en 1898, et inaugurée solennellement, en présence des délégués des puissances coloniales. Son écartement est de 0,75, cet écartement ayant été reconnu comme le plus souple pour la traversée de ce pays montagneux. Cette ligne avait coûté 80 millions après les réfections nécessaires, soit près de 200.000 fr. le kilomètre.

Le capital a été porté à 30 millions. L'Etat belge en détient 12, qui doivent recevoir un intérêt de 3 1/2 % : les autres actions doivent recevoir un intérêt de 7 % et sont remboursables à 1.000 fr. Il y a en outre 4.800 parts de fondateurs, dont 1.100 appartiennent à l'Etat belge. Ces parts doivent recevoir 40 % des bénéfices, après paiement des coupons des actions.

La création de cette ligne a permis l'exploitation intense de ces immenses territoires, 80 fois plus vastes que la Belgique. Des steamers amènent à Léopoldville l'ivoire, le caoutchouc et les bois précieux recueillis dans toutes les régions du bassin du Congo, et le chemin de fer les transporte à Matadi, d'où ils sont exportés vers l'Europe.

Les recettes annuelles dépassent le chiffre de 10 mil-

lions. Les actions qui en 1893 étaient tombées au cours de 250 fr., atteignent maintenant le cours de 1.600 fr. La situation privilégiée de cette ligne a permis de fixer des tarifs très élevés, qui ont pourtant été réduits depuis le 1^{er} juillet 1905. La plupart des marchandises paient 1.000 fr. par tonne à la montée. A la descente, l'ivoire et le caoutchouc paient 1.000 fr. et 430 fr. la tonne. Le principal article d'exportation est le caoutchouc. Ainsi en 1905 sur un total d'exportations de 51.890.520 fr., le caoutchouc était compté pour 43.755.000 fr. Ce chemin de fer est une œuvre dont l'importance est indiscutable, et qui a ouvert à l'exploitation européenne une des parties les plus riches de l'Afrique tropicale.

Il faut signaler une petite ligne à voie étroite de 0^m60, qui part de Boma, sur l'estuaire du Congo, pour aboutir à Mayumbé. Elle a été construite par une Société congolaise, constituée en 1898 avec l'aide de l'Etat Indépendant, qui a souscrit une part importante du capital et a accordé de vastes concessions de terres.

De nouveaux chemins de fer sont nécessaires pour exploiter les riches régions du Haut-Congo et des Grands-Lacs. On a déjà construit une ligne, achevée en 1906, pour contourner les rapides qui sur 125 kil., interrompent la navigation sur le fleuve Congo, à partir de Stanleyville, à 2.000 kil. de l'embouchure de ce fleuve. On commence la construction d'un 2^e tronçon, 442 kil. plus haut, pour contourner une nouvelle série de rapides, ainsi que celle d'une ligne pour atteindre le lac Albert.

Une troisième ligne est projetée jusqu'au lac Tanganyika.

Dans ce but s'est constituée en 1902 la Compagnie des chemins de fer du Congo supérieur aux Grands-Lacs africains. Sur les 25.000.000 de capital, 10.000.000 ont été souscrits en France. L'Etat Indépendant garantit un intérêt de 4 %, et accorde de nombreuses concessions de terres et de forêts. Ces terres et forêts seront exploitées à compte commun par l'Etat et la Compagnie ; et les bénéfices de l'exploitation seront ainsi partagés par moitié. C'est l'Etat Indépendant qui se charge lui-même des travaux d'infrastructure. La Compagnie remboursera à l'Etat le prix des travaux qu'il aura exécutés, et fournira les traverses, les rails et le matériel. Le type de voie adopté n'est plus 0^m75 comme pour la ligne de Matadi, mais 1^m. L'Etat libre bénéficiera de la moitié des bénéfices réalisés, après prélèvement des 4 % d'intérêt pour le capital engagé.

CHAPITRE VI

LA LIGNE DE L'UGANDA

Pour la construction du chemin de fer de l'Ouganda, dans ses possessions de l'Afrique orientale, l'Angleterre a dérogé à ses principes habituels en cette matière. Elle laisse généralement ses colonies pourvoir elles-mêmes, sans subvention de la Métropole, à l'établissement des voies ferrées qui leur sont nécessaires. Le chemin de fer de l'Ouganda au contraire a été construit directement par le gouvernement britannique.

C'est que les besoins de sa politique africaine ont poussé l'Angleterre à établir ce chemin de fer le plus rapidement possible. Elle ne voulait pas se laisser devancer par une autre puissance coloniale dans l'occupation des riches plateaux des Grands-Lacs « cette citadelle de l'Afrique équatoriale » (1). C'était justement l'époque où les Allemands, qui possèdent une colonie voi-

1. Maurice Zimmermann. *L'avenir de l'Afrique tropicale et les chemins de fer*.

sine, dans l'Afrique orientale, faisaient grand bruit au sujet de leur projet du « Centralbahn », qui eût attiré vers le port allemand de Dar-es-Salam, tout le trafic de la région des Grands-Lacs. D'autre part, la construction d'une ligne de l'océan Indien aux Grands-Lacs, permettait à l'Angleterre d'atteindre en quelques jours ses postes du Haut-Nil, et créait pour sa future ligne du Cap au Caire, un débouché vers la mer, entre Beira et l'Egypte.

Comme la situation financière de la Compagnie britannique de l'Est africain ne se trouvait pas assez prospère pour lui permettre de se charger de la construction de la ligne, le gouvernement anglais se décida à entreprendre directement les travaux. Le bill de 1896 autorisait l'ouverture des travaux de cette ligne, qui devait partir du port de Mombassa, pour aboutir à 935 kil., à Port-Florence sur le lac Victoria. 75 millions furent votés au début, puis 50 millions en 1900 et 15 millions en 1902. Lord Salisbury justifiait ces demandes considérables à la Chambre des Lords, en déclarant qu'on avait des raisons puissantes pour établir le plus tôt possible ce chemin de fer qui ouvrait à l'Angleterre son seul accès dans l'intérieur.

La main-d'œuvre locale faisait complètement défaut. Le gouvernement anglais fut obligé de recruter des terrassiers de l'Inde : leur nombre atteignit à une certaine période le chiffre de 20.000. Une des plus grandes difficultés venait de la traversée, sur une longueur de

500 kil. d'un désert privé d'eau. Néanmoins la ligne fut terminée rapidement, puisqu'à la fin de 1901, elle atteignait Port-Florence, son point terminus.

Les prévisions de dépenses avaient été largement dépassées : le coût de la ligne avait été évalué à 75 millions ; il s'élevait à 140 millions. Ces larges dépassements de crédits s'expliquent par l'exécution des travaux avant l'achèvement des études préliminaires, par la cherté de la main-d'œuvre, et une suite d'intempéries exceptionnelles.

Les premières années d'exploitation se soldent par un déficit ; mais cette ligne a contribué au développement économique des régions fertiles qui entourent le lac Victoria. Le but politique que s'était proposé l'Angleterre est atteint, puisqu'elle a ainsi devancé les Allemands dans la région des Grands-Lacs. Le trafic de cette contrée s'effectue maintenant par la ligne anglaise. L'Angleterre est désormais solidement établie sur le lac Victoria et elle peut ravitailler facilement ses postes du Haut-Nil. La sécurité de ses possessions de l'Afrique centrale est assurée : en quelques jours, elle peut amener au port de Mombassa des troupes de l'Inde. C'est une entreprise grandiose que le Times appelait justement « une spéculation impériale ».

CONCLUSION

La construction des voies ferrées dans les colonies tropicales exige des capitaux importants. Nous avons constaté en effet toutes les difficultés que présente leur établissement. Mais comme ces voies ferrées sont indispensables à la mise en valeur de leurs possessions tropicales, les nations colonisatrices européennes n'ont pas hésité devant leur construction, et ont dépensé dans ce but des sommes considérables.

En réalité pour pouvoir exploiter normalement un domaine colonial, il est nécessaire de posséder des capitaux abondants : l'outillage économique des possessions tropicales est incontestablement très coûteux. A la différence des colonies de peuplement, quand une nation européenne s'approprie ces pays neufs, ce n'est nullement dans le but de les peupler par l'émigration métropolitaine. Le climat tropical ne permet pas à l'européen de s'acclimater et de se fixer dans le pays ; il lui interdit même souvent tout travail manuel. Ce sont donc uniquement des colonies d'exploitation : il s'agit de tirer parti par le commerce des richesses naturelles qu'elles

renferment. Ces sortes de colonies peuvent être très productives, par l'intensité des échanges auxquels elles donnent lieu avec la Métropole, mais tout y est à créer : il faut creuser des ports, établir des voies ferrées, améliorer le cours des fleuves, exploiter les forêts et les mines.

Il y a là tout un vaste programme de travaux qui incombent à la nation colonisatrice et exigent un grand effort financier. Une nation pauvre sera inapte à conserver et à exploiter utilement des colonies de cette sorte. D'ailleurs les capitaux européens trouveront profit à s'engager dans les entreprises coloniales. Ce sera pour eux un emploi rémunérateur, à un taux plus élevé que dans la métropole.

La France est particulièrement bien placée à ce point de vue. Elle possède en effet d'importantes disponibilités financières : il est naturel qu'elles soient employées à la mise en valeur de ses colonies. Aussi a-t-elle récemment mis en pratique avec succès un système qui consiste pour ses colonies à emprunter directement dans la Métropole les capitaux qui leur sont nécessaires.

La Belgique de même était toute désignée pour exploiter un vaste domaine colonial. Ce petit pays est riche en effet, et ses capitaux devaient trouver profit à s'engager dans les entreprises congolaises.

D'autres nations sont moins bien placées à ce point de vue. C'est ainsi que le Portugal, dont la situation financière est embarrassée, ne peut que difficilement

effectuer les dépenses qui sont nécessaires pour la mise en valeur de ses possessions africaines : il a dû inévitablement faire appel aux capitaux étrangers, et les Anglais ont offert avec empressement leur concours financier, dans le but de prendre pied plus aisément dans ces colonies.

Le coût de ces chemins de fer sera d'autant plus élevé que le type de voie choisi sera plus large (1). Il est inutile d'adopter pour les chemins de fer coloniaux la largeur de voies usitée généralement dans les pays européens, où la population est très dense et les échanges très actifs. Une voie à écartement réduit sera moins coûteuse et suffira au trafic. Nous avons méconnu ce principe en Algérie, où nous avons construit les chemins de fer à l'écartement normal ; les frais d'établissement ont été par suite très élevés. Pour nos colonies tropicales, nous semblons avoir adopté l'écartement de 1 m., tandis que les Anglais ont presque généralement adopté celui de 1^m067 (3 pieds 6 pouces). La ligne du Congo, malgré l'importance de son trafic, a été établie à l'écartement de 0^m75. Différentes lignes ont même été construites à voie étroite de 0^m60.

Avec ce dernier écartement, les frais d'établissement sont réduits dans une forte proportion. L'économie

1. *Note au sujet de la largeur des voies à adopter pour les chemins de fer aux colonies.* Nancy, 1893.

réalisée par l'établissement d'une voie de 0^m60 sur celle de 1 mètre est de plus de 17 % sur le prix de revient, et il est certain qu'une ligne coloniale doit être établie assez économiquement pour ne pas être onéreuse. Mais il faut aussi qu'elle ait une puissance de trafic suffisante pour faire face, sans grandes modifications, aux augmentations de transports à prévoir.

Ainsi parfois la ligne à voie étroite paraît vite insuffisante, et il devient nécessaire de la modifier. Le coût des travaux de réfection est souvent plus élevé que les frais de premier établissement. La voie de 1 mètre que nous avons adoptée pour nos possessions de l'Afrique tropicale est donc celle qui paraît la meilleure ; quant à la voie de 0^m75, qui a été adoptée pour la ligne du Congo, elle est plus souple et s'applique particulièrement à un tracé dans un pays montagneux, comme l'était celui que devait traverser cette ligne.

Les difficultés de la main-d'œuvre élèveront considérablement le coût de la plupart des lignes de l'Afrique tropicale. Une main-d'œuvre abondante est une condition indispensable pour la prospérité des pays tropicaux, mais c'est un des éléments les plus difficiles à se procurer. L'indigène y est généralement indolent, inapte à tout travail exigeant un effort continu. Cette question se pose tout d'abord pour le développement agricole des colonies tropicales, mais plus particulièrement quand il s'agit d'y construire des voies ferrées. Pour la plupart

de ces chemins de fer, il faudra avoir recours à la main-d'œuvre étrangère.

C'est la Compagnie du chemin de fer du Congo qui a la première employé la main-d'œuvre étrangère dans une proportion considérable. Quant à la ligne de l'Ouganda, elle n'aurait jamais pu être exécutée sans le concours des milliers de coolies hindous que le gouvernement britannique a été obligé de recruter. Pour la ligne du Soudan cependant nous n'avons employé que les indigènes de la région traversée. Mais il est rare dans l'Afrique tropicale de trouver une main-d'œuvre locale suffisante pour la construction des voies ferrées. Ainsi pour la ligne projetée dans notre colonie du Congo, nous serons obligés d'imiter le procédé de l'Etat voisin, et de faire venir une grande quantité d'ouvriers étrangers.

Il faut autant que possible recruter des travailleurs dans des régions soumises aux mêmes conditions climatiques. Le travail manuel est pour ainsi dire interdit aux européens dans les contrées tropicales, et ce serait folie d'employer ceux-ci à la construction des voies ferrées. La Compagnie du chemin de fer du Congo avait d'abord recruté des Chinois et des Italiens, mais la mortalité avait été considérable, et la Compagnie s'est vite décidée à chercher la main-d'œuvre au Sénégal ou sur la côte de Guinée, parmi les indigènes habitués au climat tropical.

Pour protéger la main-d'œuvre locale, et éviter l'émigration en masse des travailleurs attirés dans d'autres

possessions, dans le but d'y être employés aux travaux publics, la plupart des colonies africaines ont édicté des dispositions spéciales pour la surveillance des opérations de recrutement. On peut citer l'arrêté du 11 janvier 1892 pour la Côte d'Ivoire, et le décret du 17 juin 1895 pour le Sénégal.

Quand on emploie la main-d'œuvre locale, il faut laisser les indigènes s'engager librement : l'expérience semble exiger que ceux-ci reçoivent un salaire équitable, en proportion avec le travail accompli ; elle condamne le système du travail forcé, de la corvée imposée aux indigènes pour la construction des voies ferrées. Nous n'avons jamais mis en pratique le système de la corvée, pour l'établissement des chemins de fer dans nos colonies : il a en effet l'inconvénient de pousser les indigènes à la révolte et à la fuite. Par le procédé du travail libre, le coût du chemin de fer sera peut-être plus élevé, mais la main-d'œuvre restera dans la contrée, et la prospérité de la colonie ne sera pas atteinte.

Comme nous l'avons vu, différents systèmes ont été mis en pratique pour la construction et l'exploitation des voies ferrées de l'Afrique tropicale. Certaines lignes ont été construites directement par l'Etat, d'autres l'ont été par des Compagnies privées, généralement avec une garantie d'intérêt de l'Etat ou des concessions de terres ; d'autres enfin l'ont été par la colonie elle-même sous différentes formes. Quel est celui de ces systèmes qui

a donné les meilleurs résultats et qui peut sembler se recommander particulièrement pour l'avenir ?

Il est difficile de faire une réponse absolue. On peut dire que tout dépend des circonstances, des conditions géographiques et économiques de la colonie, des traditions politiques et des ressources financières de la nation colonisatrice.

Le système de la construction directe par l'Etat s'explique parfaitement quand la ligne présente un intérêt politique ou stratégique important et urgent. Dans ce cas l'initiative privée n'étant pas stimulée par la perspective d'un sérieux trafic commercial, n'aurait aucun intérêt à établir des voies ferrées de cette nature. L'Etat colonisateur trouve alors préférable de se faire lui-même entrepreneur de voies ferrées. Les exemples en sont nombreux en Afrique. Ainsi le chemin de fer du Soudan français se présentait au début comme une ligne d'intérêt politique pour pacifier l'arrière-pays du Sénégal et assurer la domination française sur la région de la boucle du Niger. C'est donc l'Etat qui en a entrepris lui-même la construction. De même pour la ligne de l'Ouganda qui était surtout une œuvre « impériale ». Les lignes de cette sorte seront sans doute moins nombreuses dans l'avenir : elles répondent plutôt aux besoins de la période de conquête et d'occupation.

La construction directe par l'Etat colonisateur est généralement onéreuse, les dépenses qu'elle entraîne grèvent lourdement le budget métropolitain. Quelquefois

d'ailleurs les Parlements sont peu disposés à voter les sommes considérables exigées pour ces entreprises lointaines. C'est ainsi que pour la ligne du Soudan, les Chambres françaises fatiguées d'accorder depuis plusieurs années d'importants crédits, cessèrent de s'intéresser à l'entreprise, qui resta longtemps inachevée.

Le Parlement allemand surtout s'est montré nettement hostile aux dépenses qu'entraîne la politique coloniale. Chaque demande de crédits pour les possessions africaines et leurs chemins de fer a amené de véritables luttes entre le gouvernement et le Reichstag. Dernièrement même sa dissolution était prononcée, pour avoir refusé de voter les crédits demandés pour le Sud-Ouest africain.

Le système de la construction directe par l'Etat est en outre peu souple. Il s'adapte difficilement à des besoins qui diffèrent selon chaque colonie. D'ailleurs l'examen des programmes de travaux et des devis, par l'administration métropolitaine entraîne nécessairement des lenteurs ; ce procédé ne doit donc être employé que dans des cas spéciaux et déterminés.

Quant à l'initiative privée seule, réduite à ses propres forces, elle parviendra rarement à mener à bonne fin dans les contrées tropicales une entreprise de chemins de fer. Il y a trop d'aléas dans la construction et l'exploitation, trop de difficultés imprévues. Dans ces pays primitifs, avec la ligne, il faut en même temps créer le trafic. Les capitalistes hésitent à engager leurs fonds dans ces entre-

prises lointaines, sans une garantie de l'Etat colonisateur, ou la concession d'avantages spéciaux. En effet à part peut-être quelques lignes d'exploitation locale, il n'y a guère dans l'Afrique tropicale d'exemples de lignes construites par l'initiative privée seule.

La Compagnie du chemin de fer du Congo jouissait d'avantages nombreux. Elle avait droit à d'importantes concessions de terres, et à une partie des droits de sortie perçus par l'Etat Indépendant. De plus les $\frac{2}{5}$ du capital social étaient souscrits par l'Etat belge, et celui-ci est ensuite intervenu pour garantir un intérêt de 3 % aux prêteurs.

Pour le chemin de fer d'Abyssinie, la Compagnie impériale s'est rapidement trouvée à court de capitaux et a dû subir l'intervention du gouvernement français. Et pourtant les deux lignes du Congo et de l'Abyssinie se présentaient dans des conditions particulièrement favorables. Assurées d'un trafic important et jouissant d'une sorte de monopole, elles auraient dû attirer facilement les capitaux. Puisque les chemins de fer sont indispensables à l'essor économique d'une colonie, il est logique que l'Etat intervienne largement pour en faciliter la construction. De quelle manière s'exercera cette intervention de l'Etat ? Ce sera principalement sous deux formes : la concession de terres, ou la garantie d'intérêt.

L'octroi de concessions de terres aux Compagnies de chemins de fer était généralement préconisé, lors de

l'exécution des premières lignes africaines. On prétendait, par l'appât de grandes concessions territoriales, stimuler l'initiative privée à engager des capitaux dans l'établissement des voies ferrées. Les terres voisines de la ligne acquéreraient vite de la valeur, par suite de la prospérité croissante et de la facilité d'écoulement des produits agricoles, et la Compagnie réaliserait un gain en cédant ces terres, ou en les exploitant directement. Ces bénéfices seraient la compensation des risques courus par les capitaux engagés dans l'entreprise.

Ce système a surtout été employé par l'Etat Indépendant du Congo. D'immenses étendues de terres ont été concédées à la Compagnie de Matadi à Léopoldville. Il en a été de même pour les nouvelles lignes du Congo supérieur. Mais il faut remarquer que ce ne sont pas ces concessions de terres qui ont été la cause de la prospérité de la ligne. La Compagnie n'en a retiré que des avantages médiocres. La réussite de l'entreprise tient à d'autres causes, et surtout à la situation privilégiée de la ligne, et à sa puissance de transit.

En effet les grandes concessions territoriales n'apportent pas, comme on pourrait le croire, des avantages très appréciables. Dans les pays tropicaux la main-d'œuvre est difficile à se procurer, et par suite l'exploitation de vastes domaines, aléatoire. Quant à la vente des terres, elle est peu productrice dans ces pays neufs. Nous n'avons guère employé le système des concessions de terres, dans nos colonies africaines. Notre seul essai a

été au Dahomey; mais cet essai n'a pas été heureux puisque devant le mécontentement et l'inquiétude des indigènes et des commerçants, les concessions ont dû être retirées, et la convention primitive modifiée d'un commun accord.

Le seul véritable avantage qui pouvait être appréciable, c'est la concession de terrains renfermant des gisements miniers, l'exploitation de ceux-ci étant généralement productive et rémunératrice.

Si des concessions de terres peuvent donc être accordées à une Compagnie de chemins de fer, c'est seulement à titre de prime, et dans des proportions assez restreintes. Dans la plupart des cas les concessions de terres seront insuffisantes pour inciter l'initiative privée à établir des chemins de fer : il faudra avoir recours à la garantie d'intérêt.

Le système de la garantie d'intérêt est fréquemment employé. L'Etat, pour pousser les capitalistes à constituer une Compagnie de chemin de fer garantit aux actionnaires un certain minimum de dividendes, ou parfois un certain minimum de recettes kilométriques. De cette façon c'est l'Etat lui-même, pour ainsi dire, qui prend à sa charge les risques de l'entreprise : les capitaux qui y sont engagés sont toujours assurés de recevoir un taux d'intérêt raisonnable.

C'est avec une garantie d'intérêt de l'Etat français qu'a été construite la ligne de Dakar à Saint-Louis.

L'Etat garantissait un intérêt de 6 % au capital engagé dans l'entreprise. Mais en outre l'Etat intervenait d'une façon beaucoup plus large, puisqu'il avançait les 2/3 du capital nécessaire à la construction. La Compagnie devait rembourser cette avance sur les bénéfices de l'exploitation, mais les débuts ayant été peu prospères, l'Etat a supporté une charge onéreuse, et la dette de la Compagnie s'est trouvée grossie des intérêts accumulés. D'ailleurs le taux de 6 % pour l'intérêt garanti était trop élevé.

La garantie d'un taux d'intérêt élevé est une prime à l'inertie. En effet la Compagnie assurée d'une rémunération large et certaine pour son capital, se désintéresse de l'exploitation : elle ne cherche ni à améliorer son trafic, ni surtout à réduire ses frais d'exploitation. C'est justement le reproche qui avait été adressé à la convention relative au chemin de fer de Dakar à Saint-Louis. La nouvelle convention de 1890 introduisit une heureuse réforme, en permettant à la Compagnie de participer aux économies réalisées sur les dépenses d'exploitation, ce qui devait la stimuler à réduire ces frais le plus possible.

Comment sera fixé le capital sur lequel portera la garantie d'intérêt ? Si la garantie d'intérêt porte sur le total des dépenses à effectuer, sans prévoir aucune limite, la Compagnie n'aura pas de raisons de se montrer économe dans la construction. D'autre part si les dépenses de construction sont

arrêtées à un chiffre fixé d'avance, ce chiffre sera difficilement exact : ou il ne sera pas atteint, ou il sera dépassé. Il serait certainement préférable, tout en fixant le chiffre du capital auquel l'Etat accordera une garantie d'intérêt, de stipuler que si ce chiffre était dépassé, la garantie d'intérêt s'appliquerait néanmoins pour ce supplément, mais à un taux inférieur. Si au contraire le chiffre des dépenses faites se trouvait inférieur aux prévisions, le taux de l'intérêt garanti pourrait être légèrement élevé. De cette façon la Compagnie trouvera avantage à construire économiquement.

La colonie elle-même peut intervenir à la place de l'Etat, dans la question des voies ferrées. L'intervention de l'Etat a en effet l'inconvénient de ne pas être assez souple pour se plier à des conditions qui diffèrent selon chaque possession, et en outre d'être onéreuse pour les finances métropolitaines : il faut autant que possible ne pas charger celles-ci de toutes les dépenses occasionnées par la création de l'outillage économique des colonies. Le meilleur système sera certainement celui qui laissera une certaine initiative aux pouvoirs locaux, et dégrèvera le budget métropolitain pour mettre, lorsqu'il sera possible, la plus grande partie des dépenses, à la charge du budget de la colonie intéressée.

Les agents locaux sont plus aptes à se rendre compte de la méthode de construction la moins coûteuse et la mieux adaptée aux conditions géographiques et écono-

miques de la contrée à desservir. En outre, puisque c'est la colonie qui profite directement des avantages qu'entraîne la construction des voies ferrées, il semble logique qu'elle en supporte elle-même les frais. Lorsqu'elle commence à être organisée et exploitée, que les impôts sont perçus régulièrement et normalement, il est naturel d'utiliser la plus grande partie de ces impôts pour le développement des voies de communication. Selon le principe anglais, la colonie doit payer la colonie. Il faut seulement que la colonie soit déjà prospère et que la situation financière soit saine. Au début de l'occupation, l'Etat aura nécessairement à supporter toutes les dépenses : ce n'est qu'après quelques années quand la situation de la colonie sera suffisamment bonne, et ses chances d'avenir incontestables, que l'Etat pourra lui laisser une certaine autonomie et intervenir moins largement pour l'exécution des grands travaux publics.

Mais les sommes nécessaires pour la construction de chemins de fer dépassent les ressources normales d'un budget annuel. Il faudra donc que la colonie effectue des emprunts, dont elle supportera elle-même le service des intérêts et de l'amortissement.

La France a employé depuis quelques années, le système des grands emprunts coloniaux destinés à la création de l'outillage économique de ses possessions : ce système a donné les meilleurs résultats. Ayant à sa disposition des capitaux abondants, il était naturel qu'elle les employât pour les grands travaux à effectuer dans ses

colonies, en laissant ces derniers faire directement appel au crédit. Elles ont été groupées en quelques grands gouvernements généraux, auxquels a été accordée l'autonomie financière. Les gouverneurs généraux ont pu présenter de vastes projets de travaux, conçus avec une vue d'ensemble et selon les besoins immédiats de chaque colonie. Pour réaliser ces programmes, de grands emprunts ont été effectués directement en France. L'Etat n'est intervenu que pour donner sa garantie, afin de permettre de se procurer les capitaux à un taux plus avantageux.

Chaque colonie particulière conserve néanmoins son budget distinct. Bien que les emprunts soient effectués par le gouverneur général, chaque colonie supporte la charge correspondant aux fonds d'emprunt réalisés pour elle, et verse au budget du gouvernement général sa part d'annuités. C'est ce dernier budget qui réunit ensuite l'annuité totale.

C'est ainsi que le gouvernement général de l'Afrique occidentale française a effectué en 1903 un emprunt de 65 millions. 17 millions étaient consacrés au chemin de fer de la Guinée, et 10 millions à celui de la côte d'Ivoire. L'émission d'un nouvel emprunt a été autorisée pour 1907. Le montant en est de 100 millions; dont 78.500.000 pour les chemins de fer de Thiès à Kayes, de la Guinée, de la Côte d'Ivoire et du Dahomey.

Nous avons constaté que les possessions anglaises et allemandes de la côte de Guinée avaient également cons-

truit leurs chemins de fer elle-mêmes, en ayant recours à l'emprunt. Mais celles-ci en général n'ont pas fait directement appel au crédit, pour se procurer les sommes qui leur étaient nécessaires. C'est l'Etat qui, pour la plupart, a avancé ces sommes, à charge de remboursement sur les ressources du budget annuel de la colonie. Le système français est rendu possible par suite du groupement des diverses colonies voisines en un vaste gouvernement général, dont le crédit paraît plus solide. Ces possessions anglaises ou allemandes n'auraient peut-être conclu des emprunts qu'à un taux élevé, en faisant directement appel au crédit. Mais le système français est préférable ; le rôle de l'Etat n'étant pas celui de banquier.

A l'intervention de l'Etat, il convient donc de substituer, autant que possible, l'intervention de la colonie. Mais la colonie n'est pas nécessairement obligée de construire et d'exploiter elle-même : l'initiative privée peut utilement collaborer avec elle pour l'établissement des voies ferrées, en exécutant certains travaux, ou en se chargeant de l'exploitation.

La dernière convention relative au chemin de fer du Dahomey peut servir de modèle à ce point de vue. La colonie et la Compagnie du chemin de fer se sont partagées les travaux, l'une exécutant les travaux d'infrastructure, et l'autre, ceux de superstructure. La Compagnie exploite, mais c'est la colonie qui perçoit les recettes, dont elle assure à la Compagnie une part calculée d'après

une formule. Cette association, d'une forme tout à fait nouvelle, entre la colonie et l'initiative privée, est appelée à donner d'excellents résultats.

M. Bourrat, député, dans son rapport sur le budget des colonies de 1906, se déclare adversaire convaincu de l'affermage à une Compagnie privée d'une ligne construite par la colonie. « Avec une Compagnie fermière, » écrit-il, si la ligne fait des bénéfices, la colonie en « abandonne une part qu'elle pourrait garder : si la « ligne produit des déficits d'exploitation, la colonie « paye ce déficit, plus le manque à gagner de la Com- « pagnie. En outre, elle est obligée à des dépenses de « contrôle assez élevées ». Mais, il faut remarquer que la part des bénéfices allouée à la Compagnie qui exploite, représente le remboursement des dépenses d'exploitation, et la rémunération du capital que cette Compagnie engage pour la fourniture du matériel. La colonie, si elle exploitait directement, aurait à faire face elle-même à ces frais, et une Compagnie privée est souvent mieux placée pour se procurer le matériel à des conditions avantageuses. Il faut seulement que la part des recettes allouée à la Compagnie soit calculée d'une façon logique. Il reste toutefois certain que la colonie peut, quand elle y trouve avantage, non seulement construire la ligne entièrement par ses propres moyens, mais encore l'exploiter directement.

En résumé la nouvelle méthode adoptée par la France pour la construction des voies ferrées dans ses posses-

sions africaines a donné des résultats encourageants pour l'avenir. En laissant à nos colonies une certaine initiative, en les groupant en gouvernements généraux possédant l'autonomie financière et le droit d'effectuer des emprunts, nous avons pu éviter les lenteurs et les complications de la construction directe par l'Etat, sur les fonds fournis par le budget métropolitain. Les colonies ont pu se substituer à l'Etat, et seconder efficacement l'initiative privée.

Depuis l'adoption de cette nouvelle méthode, une grande activité a été déployée dans nos possessions de la côte de Guinée, et l'exécution du vaste programme tracé se poursuit rapidement par étapes. Il nous reste principalement maintenant à accomplir la même œuvre au Congo, en dotant cette colonie du chemin de fer qui est indispensable à son développement économique. La ligne projetée sera sans doute exécutée par l'emploi de la même méthode, à l'aide d'un emprunt direct de la colonie. Nous avons trouvé là la formule qui semble la mieux adaptée à nos ressources, celle qui permettra de mettre en valeur notre vaste domaine colonial africain.

VU :

Le président de la thèse,
P. LESEUR.

VU :

Le doyen
CH. LYON-CAEN.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le vice-recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	1
------------------------	---

PREMIÈRE PARTIE

L'expérience française

CHAPITRE PREMIER. — Le transsaharien	13
CHAPITRE II. — Ligne de Dakar à Saint-Louis.	18
CHAPITRE III. — Ligne de Kayes au Niger.	24
CHAPITRE IV. — Ligne de Thier à Kayes (projet).	31
CHAPITRE V. — Ligne de la Guinée	34
CHAPITRE VI. — Ligne de la Côte d'Ivoire	38
CHAPITRE VII. — Ligne du Dahomey	41
CHAPITRE VIII. — Le Congo français	46
CHAPITRE IX. — Le chemin de fer d'Abyssinie	51

DEUXIÈME PARTIE

L'expérience étrangère

CHAPITRE PREMIER. — Ligne de Sierra Leone	59
CHAPITRE II. — Ligne de la Côte de l'Or	62
CHAPITRE III. — Ligne de la Nigéria	64
CHAPITRE IV. — Lignes du Togo	66
CHAPITRE V. — L'Etat indépendant du Congo.	68
CHAPITRE VI. — La ligne de l'Ouganda.	74

CONCLUSION	77
----------------------	----

